tobis de melo monteiro

CAMOCIM

1879 1979

CENTENÁRIO

31
872

Ao
Raimundo
Edson Ramos,
com toda estima.
Tobis de Melo Monteiro
22-10-84

CAMOCIM CENTENÁRIO

Monteiro, Tobis de Melo.
Camocim centenário: 1879-197
0000008778

PMF
BIBLIOTECA MUNICIPAL
Dolon Barreira
REG 2005

BIBLIOTECA MUNICIPAL
Dolon Barreira
REGISTRO: 8778
23/04/2012

Ce
981.31
M 775c
ex:1

ÍNDICE

Apresentação 7
Minha Terra Camocim 9
Visão Panorâmica do Camocim de 1984. 13
População – Aglomerações Urbanas – Água e Esgoto – Energia, Meios de Transportes, Meios de Comunicação 14
Aspectos Urbanos – Assistência Médico-Sanitária, Administração Municipal, Câmara Municipal. 15
Bancos, Religião, Cartórios, Hospedagem, Restaurantes e Clubes de Serviços. 16
Educação, Repartições Públicas, Assistência e Sindicatos. 17
Diversões e Radiodifusão 19
A Origem do nome Camocim. 21
Estado da Ibiapaba 22
Melhoramentos. 23
Palavras de Incentivos. 24
Resultado de uma Pesquisa 25
Informações Básicas. 27
Pró-Distritos. 29
A Economia. 33
Produção Agrícola, Pecuária e Exportação 37
Produção Extrativa, Vegetal e Comunitária. 38
Cera de Carnaúba e Caju 39
Pecuária. 40
Pesca – Camurupim, Camarão, Caranguejo e Lagosta 41
Distrito Industrial 42
Estatuto da Microempresa. 43
Indústria 45
Pequena Indústria 46
Mineração 48
Metalurgia do Cobre em Viçosa do Ceará 48
O Exemplo Fala Mais Alto 49
Petróleo. 51
Turismo. 52
Comércio. 53
Associação Comercial de Camocim – Escola de Artes e Ofícios – Estrada de Rodagem Camocim-Morrinhos 54
Plano de Desenvolvimento. 55
Ramal Ferroviário Sobral-Camocim. 57
A Antiga Estação Ferroviária 59
Estrada de Ferro de Sobral 60

	61
O Posto	68
Uma Solução Viável	71
Associação Comercial de Camocim – Esta Bandeira é Sua	74
História da Companhia de Navegação Marítima – Empresa Lorentzen	77
Haverá Solução para o Problema da Seca	80
O DNOCS	81
Água... Água	82
E as Verbas	84
Irrigar é a Solução	85
Projeto Sertanejo	86
Como se Pode?	86
Um Pouco de Psicologia	87
O Poder do Pensamento	88
O Poder da Fé	89
Ditos e Provérbios Populares	95
Filhos Ilustres	102
Palavras de Otimismo	105
Raimundo Cela	107
O Prêmio e a Viagem	109
Acervo Cultural	113
A Viagem do Pastor	117
A História	121
A Imprensa	123
As Festividades do Centenário	125
Camocim Criança	129
Reminiscência	136
Sport Club	139
Edgard Monteiro	141
Júlio Cícero Martins	143
Pinto Martins	148
América	153
A Chegada a Camocim	156
Saudação	

APRESENTAÇÃO

Em fins de 1978 fui procurado por um jornalista camocinense residente no Rio de Janeiro.

Ele disse-me que desejava escrever um livro sobre o Centenário do Município de Camocim e pediu-me que o orientasse.

Em 1979, 90 dias antes das comemorações do Centenário, fui chamado à casa de um amigo.

Este me perguntou se eu aceitava a incumbência de escrever u'a monografia sobre o Município de Camocim e a sair na data do Centenário.

Respondi que teria o máximo prazer de fazer qualquer coisa em benefício de minha terra.

Mas o tempo disponível era curto demais.

Em 1984 resolvi, então, pegar aquela idéia que me foi jogada de fora para dentro e realizei a obra.

Trata-se de um trabalho de pesquisa que durou vários meses e de colheita de dados históricos que, aos poucos, foram sendo juntados no correr dos anos.

Não contém nenhuma crítica a quem quer que seja. Pelo contrário, traz uma mensagem de paz, confiança e otimismo.

Este livro, antes de ser impresso, foi lido por 4 camocinenses de boa têmpera. E foi aprovado. Vejamos as suas opiniões:

Do funcionário público: Bom. Onde foi que você foi buscar tantas informações?

Do 1.º advogado: O trabalho é muito interessante.

Do 2.º advogado: Bom. É rico de informações. Você diz ali coisas que eu não sabia.

Do bancário: É justamente o livro que estava faltando em Camocim.

E mais:

Do Sr. Nascimento: Chefe de Gabinete da Secretaria de Cultura do Estado do Ceará: "Considero este livro muito útil, informativo e que serve para divulgação do Município".

Agradecemos o incentivo e a ajuda que nos prestou o Dr. José Gouveia Carneiro.

Camocim, 1984.

TÓBIS DE MELO MONTEIRO
(Foi redator-gerente do jornal "A Razão", por 3 anos).

MINHA TERRA

Todos cantam sua terra
Também vou cantar a minha
Nas débeis cordas da lira
Hei de fazê-la rainha.

Casimiro de Abreu

CAMOCIM

De um pedaço de oceano à refulgente beira,
Aos ósculos de um sol que o acaricia e o agrada,
Camocim faz lembrar, risonha e hospitaleira
Uma cidade pelos deuses encantada...

De velas sobre o mar, a palpitante esteira
ao vento que sibila, infla os flancos... E cada
jangada que aparece, asa panda, ligeira,
é seguida depois por uma outra jangada...

Cortando o espaço azul de asas de hidroaviões
quando em vez, se ouve o grito e se divisam os mastros,
de um paquete que surge, irrompendo os sertões...

E ante a glória de luz que o firmamento estrela,
numa ressurreição de apoteose e de astros
brilha Pinto Martins, fulge Raimundo Cela.

Otacílio de Azevedo (24.10.83)

1.º CAPÍTULO

VISÃO PANORÂMICA DO CAMOCIM DE 1984

Prefeitura Municipal

"O Município de Camocim foi criado pela Lei Provincial n.º 1.849, de 29.09.1879, em conseqüência de desmembramento do Município de Granja, no qual era anexado como Distrito.

Foi elevado à categoria de cidade pela Lei n.º 2.162, de 17 de agosto de 1889.

Ocupando uma área de 1.461 km^2, entre as coordenadas de 2º, 53' 57" LS e 40º, 50' 29" WG, o Município de Camocim está situado no extremo Norte do Estado do Ceará. Tem como limite o Oceano Atlântico, os Municípios de Granja, Acaraú e Chaval e, finalmente, o Estado do Piauí.

Caracteriza-se como uma zona litorânea semi-árida.

A sede do Município com a sua localização à beira-mar, alcança somente cinco metros de altitude em trechos mais altos, não lhe permitindo apresentar importantes contrastes topográficos.

O rio Coreaú, no entanto, é o seu acidente geográfico de maior realce. Nasce na Cordilheira da Ibiapaba. Tem um curso de 180 quilômetros e desagua no Oceano Atlântico, formando o porto de Camocim.

São conhecidos, também, os riachos Parazinho, Itacolomy, Cangalhas e Tabocal, bem como as lagoas das Cangalhas, Pedras e Guriú.

Na parte Oeste encontra-se o morro das Cabeceiras. No litoral o acidente mais importante é a bacia do Camocim. Há, próximo do litoral, nos desaguadouros dos riachos Cangalhas e Tabocal, vastas áreas de terrenos alagadiços.

Conhecem-se, ainda, o Lago Seco, para os lados de Parazinho, e várias ilhotas no delta do Rio Coreaú". (Da Enciclopédia dos Municípios Brasileiros).

As dunas são comuns em toda a faixa litorânea. Ameaçam obstruir o canal de acesso ao porto de Camocim.

POPULAÇÃO: É a seguinte a população do Município: (Recenseamento de 1980)

População urbana	25.287
População rural	21.011
TOTAL	46.298

AGLOMERAÇÕES URBANAS: O Município é integrado pela sede (Camocim) e pelos seguintes Distritos: Amarelas, Bitupitá, Barroquinha e Guriú. As Vilas são: Araras, Pedra Branca, Tatajuba e Chapada.

ÁGUA E ESGOTO : A cidade conta com um serviço de fornecimento dágua encanada à domicílio a cargo do SAAE — Serviço Autônomo de Água e Esgoto de Camocim, administrado pela Fundação SESP (Ministério da Saúde).

ENERGIA: A cidade é bem servida de energia elétrica fornecida pela CHESF e cuja distribuição é feita pela COELCE.

MEIOS DE TRANSPORTE:

RODOVIÁRIO: Camocim liga-se aos municípios vizinhos e à Capital do Estado por estrada de rodagem. Pela CE-71 à Rodovia Federal BR-222 (Fortaleza-Teresina), no lugar Aprazível.

A distância de Camocim a Fortaleza é de 366 km; a Acaraú, 120 km; a Granja, 31 km; a Chaval, 56 km; a Sobral, 235 km; a Parnaíba (PI), 120 km.

As empresas de ônibus que servem o Município são: "Autoviação Horizonte", "Autoviária Cearense" e "Ipu-Brasília". Esta última faz cinco viagens diárias para Fortaleza, saindo os ônibus de 4 em 4 horas.

TÁXIS: A cidade possui um serviço de táxis composto de cerca de 30 unidades.

AÉREO: A cidade possui um campo de pouso com duas pistas aterradas com piçarra, medindo 650 x 30 metros cada.

FERROVIÁRIO: Vide artigo "Ramal Ferroviário Sobral-Camocim".

MARÍTIMO: Vide artigo intitulado "O Porto".

MEIOS DE COMUNICAÇÃO

Em matéria de comunicação a cidade está bem servida. Dispõe de uma agência dos Correios e Telégrafos (ECT). Um serviço de rádio do Estado (SSB-S.E.R.) e de uma rede telefônica mantida pela TELECEARÁ. A capacidade da estação acaba de ser ampliada para 700 aparelhos. Todos já vendidos. E o tipo da Central Telefônica é automática. Pode-se comunicar pelo sistema DDD e DDI. Camocim capta os sinais de TV do Canal 10 e de todas as estações de rádio.

ASPECTOS URBANOS

"Camocim é uma cidade banhada pelo Oceano Atlântico. Possui um clima ameno e aspecto urbano atraente. Forma-se por 40 logradouros públicos, amplos e bem traçados, dos quais seis são pavimentados, cobrindo uma área de 35 por cento do seu perímetro urbano e suburbano. Três das principais vias públicas são arborizadas. Conta, também, com três "passeios" bem cuidados, que servem de ponto de reunião à população citadina e mais de 2.800 prédios residenciais, 150 comerciais, 6 industriais e 30 públicos. A Prefeitura acaba de construir a Avenida Beira-Mar, numa extensão de 3 quilômetros, totalmente asfaltada. Existem um centro comunitário, um centro social urbano, 5 praças, 4 quadras de esportes e 3 clubes sociais.

ASSISTÊNCIA MÉDICO-SANITÁRIA

A população de Camocim, no setor de Saúde, está sendo regularmente assistida em relação aos demais municípios da zona. Com relação à assistência hospitalar, temos:

Hospital-Maternidade de Camocim
Policlínica de Camocim Ltda.
Posto de Saúde do Estado
Posto do DENERU
Posto de Puericultura
Ambulatório do Sindicato Rural
Agência do INAMPS
Agência do IPEC
Ambulatório da Colônia dos Pescadores
Laboratório de Análises Clínicas (2)

Todos na sede do Município com atendimento médico-odontológico, clínico, cirúrgico e radiológico.

Os Distritos de Amarela, Barroquinha e Bitupitá contam, cada um, com um posto de saúde mantido pela Prefeitura.

Em se tratando de recursos humanos, o Município conta com seis médicos, três dentistas, uma enfermeira, oito auxiliares de enfermagem, dois laboratoristas e uma parteira.

BIBLIOTECA MUNICIPAL
Dolon Barreira
Av. da Universidade, 2572 - Benfica
T-10304

ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL

Prefeita: Ana Maria Beviláqua Moreira Veras
Vice-Prefeito: José Maria de Lima

CÂMARA MUNICIPAL

Presidente: Antônio Mingueira Braga
Vice-Presidente: Ronaldo Torres de Sá e Benevides
1.º Secretário: Messias de Melo
2.º Secretário: Jonas Marques da Silveira

VEREADORES

José Carlos Vasconcelos
José Guilherme de Souza
Tânia Pessoa Navarro Veras
João Sotero Veras
Adroaldo Martins Moura
Francisco Carneiro da Rocha
Jonas Ferreira Veras
José João Alexandrino
Carlos José Pessoa Navarro Veras
Ambrosina Félix de Oliveira

BANCOS

BANCO DO BRASIL S. A.
Gerente: Carlos Antônio Ferreira do Espírito Santo
Gerente Adjunto: Cargo vago

BANCO DO ESTADO DO CEARÁ S. A.
Gerente: Maria Marlene de Souza

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL
Gerente: Lúcio Lima Araújo
Gerente Adjunto: José Tupinambá de Souza

RELIGIÃO

A Paróquia do Município foi criada em 5 de setembro de 1886, sob invocação de Bom Jesus dos Navegantes. A Igreja-Matriz foi construída pelo dre José Augusto da Silva. Trata-se de templo moderno, muito simpático, jado e de acústica muito boa. A estátua de Bom Jesus dos Navegantes é uma da imagem em tamanho natural. Há oito templos católicos, quatro protestan um espírita e um das Testemunhas de Jeová.

A paróquia está ligada à Diocese de Tianguá, cujo Bispo é Dom Timóteo Francisco Nemésio Cordeiro.

A Paróquia de Camocim foi ocupada, desde o início, pelos seguintes vigários:

De 1883 a 1897 – Pe. Leandro Teixeira Pequeno
1904 a 1905 – Mons. Vicente Martins
1906 a 1929 – Mons. José Augusto da Silva
1930 a 1931 – Pe. Leopoldo Fernandes
1932 a 1938 – Mons. Manuel Henriques
1939 a 1982 – Mons. Inácio de Loiola Nogueira Magalhães
1983 (interinamente) Pe. Edvaldo Gomes da Silva (Coadjutor).

CARTÓRIOS

1.º Cartório – Privativo do Registro Civil, Tabelião Público da Judicial e Notas – Maria Enilda Vasconcelos Coelho – Tabeliã.

2.º Cartório – Privativo do Registro de Imóveis e do de Títulos e Documentos – Iolanda Gomes – Tabeliã.

Cartório Eleitoral – Comarca de 2ª Entrância, 32ª Zona Eleitoral.

HOSPEDAGENS –

Pousada Beira-Mar – Proprietário	:	José Airton Coêlho
Camocim Hotel	:	Ambrosina Felix Oliveira
Praia Hotel	:	Maria da Conceição Feitosa
Lena Hotel	:	Dalva Pinto
Hotel Municipal	:	Prefeitura Municipal

RESTAURANTES (Situados na orla marítima):
FORTIM, BADALO e FORTIM, BADALO e BEIRA-MAR
Situados no Centro:
LANCHONETE CENTRAL, SORVETERIA ACACIA, BEL MAR e CENTER, MUNZUÁ e O PEBA.
Situado no km 2 da CE-71: RODA VIVA
Todos servem comidas típicas, como: caranguejo, lagosta, peixe, camarão, ostra, sururu, etc.

CLUBES DE SERVIÇO

LIONS CLUBE DE CAMOCIM
Presidente: Francisco Edilson Xerez Martins

EDUCAÇÃO

A cidade dispõe dos seguintes colégios:

– COLÉGIO ESTADUAL PADRE ANCHIETA, fundado em 1956, com 400 alunos matriculados, mantendo o primeiro e o segundo graus completos, sob a direção de Maria de Jesus Cedro.

INSTITUTO SÃO JOSÉ, fundado em 1955, com 666 alunos matriculados. Mantém o primeiro grau completo, sob a direção de Maria Eurides Queiroz.

– ESCOLA DO PRIMEIRO GRAU JOÃO DA SILVA RAMOS, fundada em 1972, com 1.180 alunos matriculados, mantendo o primeiro grau completo, sob a direção de Maria Vilani Campos.

– ESCOLA DO PRIMEIRO GRAU JOSÉ AUGUSTO DA SILVA, fundada em 1976, com 687 alunos matriculados, com o primeiro grau completo, sob a direção de Amélia Veras Coelho.

– ESCOLA RUY BARBOSA, fundada em 1962, com 817 alunos matriculados, com o primeiro grau completo, sob a direção de José Nazaret Pontes.

CURSO 7 DE SETEMBRO, fundado em 1972, com 276 alunos matriculados, com o primeiro grau completo, sob a direção de Agostinho Soeiro.

– ESCOLA DE PROMOÇÃO HUMANA, fundada em 1962, com 350 alunos matriculados, com o primeiro grau completo, sob a direção do Padre Edvaldo Gomes da Silva.

REPARTIÇÕES PÚBLICAS

Prefeitura Municipal de Camocim
Ministério da Marinha – Agência da Capitania dos Portos, administrada pelo Primeiro Tenente Francisco Avelar Rodrigues
Posto da Coletoria Estadual
Agente: José Edilardo Moreira

ASSOCIAÇÕES E SINDICATOS

Associação Comercial de Camocim
Presidente: José Maria de Lima
Associação dos Retalhistas
Presidente: (Precisa ser eleito)
União Feminina de Assistência à Maternidade e ao Ancião
Presidenta: Antônia Melizante Martins de Oliveira
Sociedade Beneficente Ferroviária de Camocim
Presidente: Artur Queiroz
Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Camocim
Presidente: Pedro Paterno Carneiro
Sindicato dos Estivadores do Porto
Presidente: José Santiago Monteiro
Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil
Presidente: Francisco do Carmo
Sindicato dos Trabalhadores na Indústria de Extração de Sal
Presidente: João Tibúrcio do Nascimento

DIVERSÕES

Estádio Fernando Trévia
Cine João Veras
Proprietário: Hélio Ribeiro Veras
Cruzeiro Sport Club
Presidente: João Araújo
Maguari Sport Club
Presidente: Antônio Pereira Cazumbi
Praiano Sport Club
Presidente: Raimundo Lindonora Maravilha
Associação Atlética Banco do Brasil
Presidente: Luiz Aurélio Imbiriba da Rocha
Camocim Club
Presidente: Fernando Trévia
Comercial Club
Presidente: Anastácio Nóbrega

RÁDIODIFUSÃO (Possui as seguintes estações):

RÁDIO UNIÃO – Organização Murilo Aguiar
Diretor: Natali Xerez
Diretor Artístico: Abelardo Martins

RÁDIO PINTO MARTINS – Propriedade de Alfredo Oton Coelho
Diretores: Alfredo Veras Coelho e Edilson V. Coelho
Diretor Artístico: Cardoso Filho

ESPÍRITO DE COOPERAÇÃO

Camocinense amigo. Eu sei que você gostaria de ver a sua cidade limpa e funcional.

Então? O que fazer?

Em vez de andar por aí reclamando, coopere com a nossa Prefeita, fazendo a sua parte. Isto é:

a) não jogue lixo ou água de esgoto no meio da rua;
b) não coloque material de construção nem entulho no meio da pista;
c) conserve limpa a frente de sua casa;
d) não faça buracos nem valas. E, se o fizer, feche-o o mais breve possível;
e) não deprede os bens públicos: calçadas, passeios, bancos, jardins ou cercadinhos de madeira que protegem as plantas;
f) trate de pagar os seus impostos em dia, pois se trata de um dever cívico que vai beneficiar a todos.

A ORIGEM DO NOME CAMOCIM

Temeridade deve ser por certo a nossa de querer emendar o ilustre romancista José de Alencar, quando em suas notas ao seu imortal romance "Iracema", nos explica a significação da palavra Camocim.

Ao grande saber e vastas luzes do notável brasileiro devemos, contudo, opor, concernente ao assunto, que nos ocupa neste momento, o que nos deve parecer, ou de fato, é mais lógico e racional na interpretação do nome – Camocim –, que ele, a nosso ver, arbitrariamente faz derivar da frase indígena – **Co Ambyra anhotim**, como se lê nas referidas Notas de sua "Iracema", 7ª edição, pág. 209 – not. pág. 47, onde assim disserta: "Camocim – Vaso onde encerravam os indígenas os corpos dos mortos e que lhes serviam de túmulo; outros dizem camotim e talvez com melhor ortografia; porque se não me engano, o nome é corrupção da frase: – **co**, buraco, **ambyra**, defunto e **anhotim**, enterrar – buraco para enterrar defunto – c'aam'otim. O nome dava-se, também, a qualquer pote".

Ora a prevalecer uma tal etimologia, a conseqüência seria que muitos outros lugares no Ceará deviam igualmente ser batizados por Camocim – pois em todas as tabas deviam se dar enterramentos de indígenas pela forma por que costumavam fazê-los, colocando os cadáveres dentro do pote ou vasos de barro para esse fim destinados.

Fazer da frase **co ambyra anhotim** a palavra Camocim é revelar uma faculdade de interpretação ou decifração excedente e de muitos Champollions reunidos. Por isso mesmo sempre nos pareceu errônea e inaceitável tal etimologia da palavra Camocim, sendo preferível deixá-la antes sem interpretação do que adotar uma tão abstrusa.

No entanto, parece-nos que a verdadeira tradução da palavra Camocim é a que passamos a expor:

Folheando-se o Dicionário de Bouillet, 13ª edição, encontra-se a palavra khamsin com a seguinte significação: "Vento abrasador do Egito que sopra do deserto; seu nome vem do egípcio K'namsim – cinqüenta – por esse vento sopra somente durante os cinqüenta dias que precedem ao equinócio da primavera".

Ora, esse vento é o que sopra na Tripolitânia, que, como se sabe, estende-se às costas do Mediterrâneo, entre a Tunísia meridional e o Egito, no continente africano, lugares esses mui conhecidos e freqüentados pelos portugueses, que, por conseguinte, deviam ter inteiro conhecimento desse vento que aí sopra chamado khamsim – e como ao aportarem às terras do Ceará, onde hoje demora a cidade chamada Camocim, observassem que aí soprava igualmente um vento em tudo quase semelhante ao que já conheciam nas costas africanas, era muito natu-

ral que o tivessem pelo mesmo vento – khamsin – e que assim também o deno
minassem, pois que sopra aí, como o da Tunísia, com igual impetuosidade e d
tal sorte que os habitantes do lugar, ou povoado, que veio, por esse fato, a cha
mar-se Camocim, cerram durante a maior parte do dia as portas de suas habita
ções para ficarem ao abrigo de suas fortes lufadas carregadas das areias, qu
levantam e conduzem em seu curso.

Portanto, da palavra Khamsin, nome do vento que soprando na Tripolita
nia e Tunísia era bem conhecido dos portugueses que vindos naqueles tempo
remotos e obscuros aportar em praias desertas, julgaram com razão ser o mesm
que já conheciam e encontraram nessas paragens desconhecidas, ficando, assim
a chamar-se khamsin o rio que ali faz a sua barra e o povoado que depois s
formou, corrompendo-se este nome com os tempos e conforme a índole da lí
gua portuguesa para Camocim –, que jamais poderá se derivar dessa frase ind
gena co, ambyra, anhotim –, como parece que por mero recreio imaginou
nosso eminente romancista patrício José de Alencar.

(Transcrito da "Folha do Povo", de 7.12.1915 e está assinado pelo Desem
bargador Joaquim Olimpio de Paiva).

ESTADO DA IBIAPABA

O Município de Camocim é muito pouco lembrado na imprensa falad
ou escrita de Fortaleza.

Raramente surge e quando o faz é por meio de matéria paga.

Até parece que Camocim não faz parte do Ceará, esquecido que é, a u
canto bem ao Norte, já fronteira com o Estado do Piauí.

Por esse e outros motivos o Deputado Federal, Sr. Sérgio Philomen
(PDS-Ce), diz que vai apresentar na Câmara Federal projeto de lei criando
Estado da Ibiapaba, cuja capital seria a cidade de Sobral.

O novo Estado se comporia de 41 municípios, inclusive o de Camoci

Diz que, com a criação do novo Estado, seriam reativados os ramais fer
viários de Sobral-Camocim e de Independência-Crateús.

(O nobre Deputado não pode garantir uma coisa que não depende dele).

Este projeto de lei já está se tornando polêmico.

Na verdade, o Município de Camocim tem sido muito discriminado p
Governo Federal. Nunca existe, por exemplo, dinheiro para mandar dragar
nosso porto.

Os sobralenses estão eufóricos com a idéia.

MELHORAMENTOS

A cidade de Camocim apresentou, nos últimos 30 anos, uma série de melhoramentos, relacionados a seguir:

- chegada da energia de Paulo Afonso,
- idem da estação de sinais repetidores de TV,
- telefones automáticos,
- água encanada,
- instalação de duas estações de rádio-emissoras,
- criação e instalação de 6 estabelecimentos de ensino do primeiro gráu e um de primeiro e segundo graus.

Prédios Novos

- do INAMPS,
- do Banco do Brasil S. A.,
- da Capitania dos Portos,
- do Quartel da Cia. de Polícia Militar,
- da Estação Rodoviária,
- do Hospital-Maternidade de Camocim,
- do Hotel Municipal
- do Abrigo dos Feirantes,
- do Centro Social Urbano,
- do Galpão do Mercadinho,
- do Cais Acostável, e
- da Avenida Beira-Mar.

Estes melhoramentos, por si só auspiciosos, se devem em grande parte ao esforço, dedicação e espírito público daqueles Prefeitos que esquecendo seus próprios interesses e, premidos por absoluta escassez de recursos se voltaram de corpo e alma no sentido de construir algo em benefício da comunidade.

Eles são, com toda a justiça, merecedores do nosso respeito e admiração.

A propósito, apresentamos, a seguir, a relação dos ex-prefeitos, a começar do ano de 1919:

1919 – Padre José Augusto da Silva
1920 – Ten. Cel. José Vitorino de Menezes
1921 – Moisés Cavalcante Rocha
1923 – Francisco Nelson Pessoa Chaves

1927 – Tomás Zeferino Veras
1930 – Dr. Gentil Barreira
1935 – Francisco Ottoni Coelho
1937 – João da Silva Ramos
1944 – Ten. João Batista Brandão
1945 – (março) Horácio Pessoa
1945 – (julho) Antônio Alcindo Rocha
1945 – (novembro) Antônio de Albuquerque Souza
1945 – (dezembro) Francisco Ottoni Coelho
1946 – Ten. Luiz Marques de Souza
1947 – José Pinheiro Pessoa
1948 – Francisco Ottoni Coelho
1951 – Setembrino Veras
1955 – Murilo Aguiar
1959 – Carlos Trévia
1963 – João Batista Rocha Aguiar
1967 – Setembrino Veras
1971 – Dr. José Maria Primo de Carvalho
1974 – João Paschoal de Melo
1978 – Edilson Veras Coelho

PALAVRAS DE INCENTIVO

Alguém já disse, com muita sabedoria: "Unidos venceremos. Dividid
seremos vencidos".

Foi o próprio N. S. Jesus Cristo que afirmou: "Todo o reino divid
contra si mesmo será destruído; e toda a cidade ou família dividida contr
mesma não subsistirá" (Mateus, 12. 25).

Exemplo terrível: Beirute, capital do Líbano.
E disse mais: "Amai-vos uns aos outros, assim como eu vos amei".
Bem-aventurados os mansos, porque eles possuirão a terra.
Bem-aventurados os pacíficos, porque eles serão chamados filhos de De
(Mateus, 5:4,9)
Por isto, amigo, não guarde ressentimento de ninguém.

É preferível sentarmo-nos juntos à mesa e discutirmos, numa base ami
vel, as nossas divergências.
Na verdade, teremos que fazer concessões.
"Mais vale um péssimo acordo do que uma briga".
Demo-nos as mãos e vamos SOMAR os nossos esforços para, juntos,
mentarmos as nossas forças e construirmos, numa base firme de cooperação e
boa verdade, o futuro comum desta nossa querida terra.
E garanto que Bom Jesus dos Navegantes estará de braços abertos p
abençoar a união de todos os irmãos em benefício da paz.

RESULTADO DE UMA PESQUISA

No dia 15 de janeiro de 1984 fiz uma carta e mandei a 6 ex-Prefeitos de Camocim, meus amigos, fazendo apenas 3 perguntas:

a) qual o período do seu governo?
b) quais as principais realizações feitas?
c) que fato, de relevo, aconteceu que poderemos considerar histórico?

Apenas um respondeu ao meu questionário. Trata-se do Deputado Estadual, Sr. Murilo Aguiar. Vejamos, aqui, as suas respostas:

a) de 1955/59;
b) construí o Serviço de Abastecimento Dágua em convênio com o DNOCS;
– Construí o Mercado Auxiliar;
– Construí o calçamento das principais ruas;
– Construí várias unidades escolares, inclusive o prédio onde funciona a Escola Estadual Padre Anchieta;
– Construí estradas carroçáveis interligando Distritos;
– Porto: Obtive autorização do Presidente Juscelino Kubitschek para construção do cais de atracação e do armazém do porto, o que foi feito;
– Draga: Consegui a vinda de uma draga para abertura de nosso ancoradouro, mas com 35 dias de trabalho ela pifou, tendo sido rebocada para Natal a fim de ser consertada. Não mais voltou, uma vez que o Presidente Kubitschek já estava fora do Governo e a sua ordem anterior não foi integralmente cumprida;
– Rodagem: Consegui autorização presidencial para que fossem iniciadas as construções da estrada de rodagem Camocim-Coreaú e Chaval-Parnaíba, onde foram empregados cerca de 20.000 flagelados da seca de 1958;
– Campo de Pouso: Consegui recursos do Ministério da Aeronáutica para ampliação do nosso campo de pouso, onde foram empregados 600 pais de família que passavam fome, também na seca de 1958;

c) o fato que considero histórico, no período de minha administração, foram as honrosas visitas do então Governador Dr. Parsifal Barroso e do Ministro da Viação, Comandante Ernani do Amaral Peixoto, que, a nosso convite, vieram verificar, **in loco**, a situação de calamidade pública em que se encontrava o município, invadido que estava por flagelados deste e dos municípios vizinhos.

MUNICÍPIO DE CAMOCIM

INFORMAÇÕES BÁSICAS – 1981

1 – ASPECTOS ECONÔMICOS

Agência de Correios e Telégrafos	1
Estabelecimentos Comerciais	481
Açougues	20
Matadouro	1
Frigoríficos	4

2 – ASPECTOS SOCIAIS

Ligações elétricas (n.º de consumidores)	4.167
Voltagem da energia distribuída	220
Freqüência (ciclos/segundo)	60

Profissionais em exercício

Médicos	6
Dentistas	3
Farmacêuticos	6
Enfermeiros	2
Auxiliares de Enfermagem	14
Parteiras	1
Advogados	4
Agrônomos	1
Técnicos de Contabilidade	4
Centro Social Urbano	1

3 – ASPECTOS CULTURAIS

Ensino de primeiro grau – unidades escolares	283
Docentes em exercício	449
Alunos matriculados	11.408
Ensino do segundo grau – estabelecimentos	1
Curso profissional	1

Docentes em exercício	10
Alunos matriculados	280
Bibliotecas	3
Cinema	1
Estação emissora de rádiodifusão	1

4 – FINANÇAS

Receita – 1980

Da União (arrecadada no Município)	Cr$	21.256.000,00
Do Estado (arrecadada no Município)		11.188.000,00
Imposto S/Circulação de Mercadorias		3.849.000,00
Do Município (Prefeitura)		28.964.000,00

Orçamento Municipal p/Exercício de 1982

Receita prevista	Cr$	135.345.000,00
Despesa fixada		135.345.000,00

5 – OUTROS ASPECTOS

Eleitores inscritos	17.352

O Município de Camocim tem 46.000 habitantes.

A cidade de Camocim tem 25.000 habitantes.

Para atender a toda essa gente nós temos: 1 agrônomo, 1 parteira e 2 enfermeiros.

Você não acha que é muito pouco?

Nós deveríamos ter, no mínimo, 5 enfermeiros, 5 parteiros e 5 agrônomos.

Não estamos dando o devido valor à produção de alimentos.

Com a seca de 79/83 ficou evidente que a alimentação humana e animal é o fator mais importante para nos mantermos vivos.

Como poderemos aumentar e melhorar a produção de alimentos sem a orientação técnica do agrônomo?

Você já viu agricultura e pecuária sem agrônomo?

Não estamos dando o devido valor ao técnico e nem tampouco à produção agropecuária.

Precisamos recorrer ao órgão do Estado que existe para ajudar os municípios, que é a EMATERCE – Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Ceará (antiga ANCAR).

Este órgão é de um valor inestimável.

Conheço muito bem o seu trabalho e sei que é dos melhores.

Vamos pedir, com urgência, a ajuda da EMATERCE.

"Pois, em nela se plantando, tudo dá".

PRÓ-DISTRITO

O Governo do Estado criou mais um órgão de ajuda aos municípios do interior. Trata-se do "Pró-Distrito", subordinado à Secretaria do Interior.

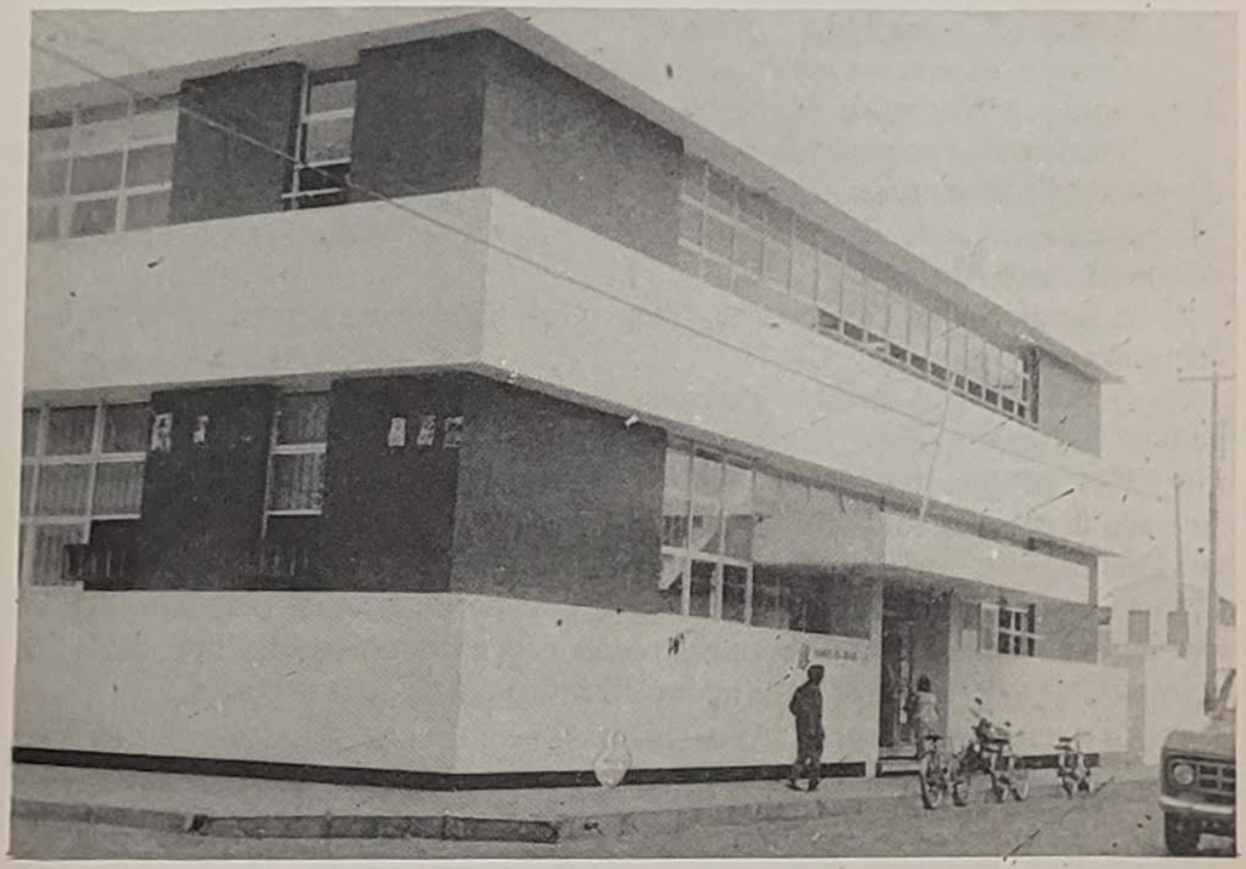
Este órgão, quando solicitado e mediante projeto apresentado, presta auxílio aos distritos.

Vejamos alguns casos de obras realizadas:

- galpão para feirantes, em Tabuleiro do Norte
- lavanderia pública, em Bom Gosto, Pacujá
- sistema de abastecimento dágua, em Palhano
- creche comunitária, em Vertentes, Jaguaribe.
- escola rural, em Russas
- pavimentação de ruas, cacimbão e hospital municipal, em Quixeré
- centro comunitário, matadouro e mercado público, em S. Benedito
- equipamento médico e odontológico, em Aquiraz

2º CAPÍTULO

A ECONOMIA



Banco do Brasil

A economia do Município se baseou, a princípio, no que chamaremos de ciclo do porto.

Depois, veio o ciclo da lagosta.
Entre um e outro ciclo houve um período de estagnação.
Mas, acontece que a captura da lagosta vem diminuindo ano a ano.
A lagosta é um crustáceo de lento crescimento e vagarosa multiplicação.
A continuar a pesca predatória, a tendência é para a extinção da espécie.
Observamos que, enquanto cresce o número de barcos captores, a produção diminui.

É preciso que haja um equilíbrio entre o desenvolvimento dos cardumes e a sua captura.

Um italiano residente em Fortaleza está fabricando um tipo de "manzuá" de plástico com uma malha mais larga, a qual permite a saída das lagostas ainda pequenas, favorecendo, deste modo, a conservação da espécie.

Que não fiquemos, somente, na monocaptura da lagosta.

É preciso, desde já, desenvolver outras atividades econômicas tão boas como as da lagosta. Por exemplo, fazer um plantio intensivo de cajueiros, considerando-se que a castanha de caju é, atualmente, o item de maior valor na pauta de exportação do Estado.

Temos um exemplo bem perto de nós, de negócios bem sucedidos.

Quando eu morava no Piauí assistia, diariamente, a chegada àquele Estado de jipes procedentes de Sobral.

Traziam eles vendedores que percorriam, com suas malas de amostras e cadernos de pedidos, todo o interior do Estado do Piauí e parte do Maranhão.

Na viagem redonda, os vendedores tomavam pedidos e faziam a cobrança de contas ainda não pagas.

E assim, Sobral cresceu e se desenvolveu baseado na agressividade de seus comerciantes.

Depois, Sobral resolveu experimentar o ciclo industrial e fundou fábricas de bebidas, tecidos, cimento e outras.

Mas, não parou aí. Agora Sobral também é sede da Universidade Vale do Acaraú, e passou, conseqüentemente, a diplomar técnicos para o seu desenvolvimento.

O comércio de Camocim bem que poderia incursionar pelo interior dos municípios vizinhos à cata de compradores para as suas mercadorias e, desta maneira, passar a desenvolver, com maior desembaraço, os seus negócios.

Os tempos são outros. As técnicas são outras. As idéias são outras. Precisamos evoluir e acompanhar.

Nós não temos nenhuma indústria de porte, mas bem que poderíamos começar pelas pequenas indústrias, que representam hoje em dia a maior fonte de produção do país.

O que está faltando mesmo a esta terra é PROGRESSO.

O progresso depende, exclusivamente, do desenvolvimento econômico.

E quais são os principais fatores de progresso?

Os principais fatores de progresso são:

a) energia
b) crédito e
c) produção.

ENERGIA: Desde que chegou a esta cidade a energia de Paulo Afonso, isto aqui era para estar cheio de pequenas indústrias, mas não está.

CRÉDITO: Nós temos, atualmente, três agências bancárias. Todas três são oficiais. O dinheiro, pois, não é problema.

Camocinense amigo: o crédito está aí, bem perto de tua casa. Vai lá. Fala com o Gerente. A principal função do Gerente é emprestar o dinheiro. Mas é preciso você ir lá.

Para você obter um empréstimo num banco, a primeira coisa que você tem a fazer é o seu cadastro.

Para você fazer o seu cadastro você tem que apresentar ao Serviço de Cadastro todas as escrituras de imóveis que você tiver. Estas escrituras devem estar devidamente registradas no Cartório do Registro de Imóveis.

Depois de aprovado o seu cadastro, você deve se apresentar ao Gerente munido de um plano de aplicação do empréstimo.

Para seu governo, informo, de antemão, que o Banco empresta capital para ser aplicado em negócios rentáveis na:

- agricultura,
- pecuária,
- indústria e
- comércio.

Se o candidato já sofreu falência ou teve títulos protestados em cartório, está claro que o Banco não empresta o dinheiro. Ou, também, quando as informações cadastrais não forem boas.

Para todo empréstimo o Banco exige uma garantia que, geralmente, se constitui de:

- aval,
- endosso,
- penhor, ou
- hipoteca.

O empréstimo agrícola é feito, geralmente, pelo prazo de um ano. A garantia é o penhor da safra. Neste caso o agricultor não pode vender o produto da colheita sem autorização prévia do Banco.

O empréstimo comercial se faz por meio de duplicatas ou notas promissórias. A garantia são as duplicatas que, neste caso, são endossadas ao Banco.

Existe, também, a modalidade de desconto de letra, segundo a qual o cliente transfere a propriedade do título para o Banco.

Quanto ao empréstimo industrial, a garantia são as máquinas adquiridas com o produto da operação e o prazo de resgate pode ser de 4 anos, em prestações iguais e mensais.

Existe, também, o empréstimo para melhoramento de propriedade agrícola ou pecuária, cujo prazo é de 4 anos. Os pagamentos serão feitos em parcelas iguais, de ano em ano. A garantia, neste caso, é a hipoteca do imóvel.

O Banco só financia negócios rentáveis.

Se o seu negócio não dá lucro o Banco não lhe empresta o dinheiro.

Mas, cuidado amigo, as taxas de juros estão muito altas e os lucros bancários também.

Talvez seja melhor você aplicar o seu dinheiro na Caderneta de Poupança da Caixa Econômica Federal, que lhe proporciona uma renda líquida, isenta de impostos de mais ou menos 10 por cento ao mês.

Se você não tirar os juros seu capital dobra de 10 em 10 meses.

PRODUÇÃO: Você precisa produzir mais castanha de caju, mais cera de carnaúba, mais sal, mais lagosta.

Aproveite o inverno deste ano e encha o teu terreno de cajueiros. A castanha dá dinheiro. Basta produzir. Procure produzir mais farinha, mas produza farinha boa, porque farinha boa é mais fácil de vender e o preço é melhor.

Depois da produção surge um outro problema.

E qual é esse problema?

É vender.

Será que você sabe vender? Você vai responder que sim.

Eu digo vender mesmo. Isto é, saber empurrar a mercadoria.

Isto também se aprende nos livros. E eu tenho um livro muito bom que ensina a vender: "As cinco grandes regras do bom vendedor", de Percy H. Whiting, da Instituição Brasileira de Difusão Cultural S. A., Rua Major Quedinho, 300 – São Paulo.

Qualquer livraria em Fortaleza vende este livro.

Leia este livro. Leia propriamente não. Estude. Estude este livro diariamente até absorver no seu subconsciente todos os seus ensinamentos. Ler uma vez não basta. É preciso lê-lo todos os dias. Se assim fizer você se tornará automaticamente, um bom vendedor. E é disto que estamos precisando.

Faremos, a seguir, uma apreciação sucinta dos principais itens de produção deste Município.

MUNICÍPIO DE CAMOCIM

PRODUÇÃO AGRÍCOLA EM ORDEM DE VALOR

ANO DE 1982

	TONELADAS	CR$
Caju	114.000	79.800.000,00
Mandioca (raiz)	3.654	36.540.000,00
Coco-da-baía	810	32.400.000,00
Banana	187	28.050.000,00
Feijão (grão)	200	18.000.000,00
Milho (grão)	500	14.000.000,00
Laranja	1.850	9.250.000,00
Arroz (em casca)	120	6.000.000,00
Manga	3.000	6.000.000,00
Melancia	100	2.500.000,00
Mamona (baga)	40	1.600.000,00
Batata-doce	50	1.250.000,00

PECUÁRIA

	UNIDADES	CR$
Bovinos	6.894	193.000.000,00
Caprinos	13.000	32.500.000,00
Suínos	11.290	29.964.800,00
Leite	400.000	28.000.000,00
Eqüinos	1.325	17.225.000,00
Ovinos	5.200	13.000.000,00
Muares	480	9.600.000,00
Asininos	1.760	6.336.000,00

EXPORTAÇÃO

Os principais produtos de exportação do Município são:

- Castanha de caju
- Lagosta
- Sal
- Farinha de mandioca
- Cera de carnaúba
- Coco-da-baía

Diariamente saem de Camocim 3 caminhões carregados de cocos para Fortaleza. Eles vão suprir de matéria-prima a fábrica de leite de coco da COCESA S. A., ali instalada.

MUNICÍPIO DE CAMOCIM
PRODUÇÃO EXTRATIVA VEGETAL – ORDEM DE VALOR

ANO DE 1981

	QUILOS	CR$
Castanha de caju	510.000	28.094.000,00
Lenha	91.200	7.296.000,00
Cera de carnaúba	5.000	2.925.000,00
Carvão	352.000	1.408.000,00
Tucum (fibra)	65.000	800.000,00
Carnaúba (pó de cera)	7.000	560.000,00
Carnaúba (fibra)	66.000	264.000,00

COMENTÁRIOS

Como você vê, o que você colhe ainda é muito pouco.

A produção agrícola de certos gêneros não dá nem para o consumo interno. Para completar a sua alimentação você precisa importar, de outros municípios, produtos como feijão, milho, arroz, carne e frutas, etc.

Aconselharíamos aos camocinenses que possuem propriedades agrícolas a mandarem seus filhos estudar no "Colégio Agrícola de Granja", para ver se injetam um pouco de técnica nessa nossa agricultura tão fraca.

Notamos um consumo muito grande de lenha e carvão com reflexos negativos sobre o desmatamento e conservação dos mananciais.

Existem, por exemplo, cerca de mil casas que ainda não usam luz elétrica.

Mas, não desanime. Você já tem muitas escolas onde pode matricular seus filhos e, assim, conseguir um futuro melhor para eles. O que você precisa é trabalhar mais. Produzir mais e vender mais. Só assim você entrará no caminho da prosperidade.

Não espere pelos outros. Bote o raciocínio para funcionar e resolva, você mesmo, os seus problemas.

AGRICULTURA

MANDIOCA – O Município produziu, em 1982, 3.654 toneladas de mandioca, no valor de Cr$ 36.540.000,00.

A mandioca já era cultivada pelos indígenas, ao tempo do descobrimento do Brasil. Sua raiz contém cerca de 37 por cento de amido.

Da raiz da mandioca se extrai a farinha e a goma. Ela, também, é aproveitada, bem como a parte arbórea, para a alimentação do gado.

De um estudo feito por economistas da Universidade Federal do Ceará transcrevemos, a seguir, alguns tópicos sobre a produção da farinha de mandioca: "A mandioca é a única, pelo volume produzido, que após ser transformada em farinha, destina-se à exportação para outras cidades.

Ocorre que, em virtude da ausência total de assistência técnica, 85 por cento da farinha produzida é classificada como de inferior qualidade, determinando dificuldades para venda do produto e para obtenção de financiamento".

CERA DE CARNAÚBA – O Município produziu, em 1981, 5.000 quilos de cera de carnaúba, no valor de Cr$ 2.925.000,00. O Estado do Ceará apurou, o ano passado, com a exportação de cera de carnaúba, US$ 15 milhões de dólares. A nossa produção de cera de carnaúba é muito pequena. Recomendação especial faria aos produtores de cera. Plantem mais carnaubeiras e não derrubem nenhuma das já existentes, pois elas representam uma riqueza que convém ser preservada.

A carnaúba é uma planta nativa própria das regiões semi-áridas do Nordeste. Ela se dá bem nos solos arenosos e terrenos de aluvião. O crescimento normal da carnaubeira é de 30cm por ano e estima-se que ela viva até 200 anos no máximo.

O primeiro corte se faz quando a árvore atinge a idade de 6 a 8 anos.

O número de folhas produzidas é de 45 a 60 por ano, representando 100 gramas de cera anuais.

O fruto serve para alimentação de suínos e em períodos de seca já tem salvo o gado bovino.

Da palha da carnaúba podem ser fabricados chapéus, bolsas, vassouras, abanadores, esteiras, cordas, redes, etc.

O caule fornece excelente madeira resistente à ação do tempo.

Os velhos trapiches de Camocim foram construídos na base da carnaúba.

A cera é um excelente produto de exportação do Município.

CAJU – O Município produziu, em 1982, 114.000 toneladas de caju, no valor de Cr$ 79.800.000,00. A castanha rendeu 510.000 quilos, no valor de Cr$ 28.094.000,00. O Estado arrecadou, em 1982, US$ 165 milhões de dólares com a exportação da castanha de caju.

Como você acaba de ver, a castanha de caju é o item de maior valor na exportação do Estado.

Face ao exposto, aconselhamos aos camocinenses que plantem mais cajueiros, assim como fez o nosso conterrâneo, Dr. José Dias Macedo, que mandou semear, em terrenos de sua propriedade, 500 mil pés dessa maravilhosa planta.

Do caju se extrai a cajuína e se fazem deliciosos doces.

COCO-DA-BAÍA – O Município produziu, em 1982, 810 toneladas de coco-da-baía, no valor de Cr$ 32.400.000,00.

O Ceará é o segundo maior produtor de coco do Brasil, vindo logo depois da Bahia.

O coqueiro se dá bem em solos arenosos do litoral.

Do coco se obtém a água e se extrai cerca de 60 por cento de óleo.

Ele serve também para a fabricação de leite de coco, doces, caramelos, cocadas, etc.

A firma COCESA – Cocos do Ceará S. A., instalada em Camocim, importou, da Costa do Marfim, uma variedade altamente precoce que leva cerca de 4 anos para produzir numa escala de 150 por cento a mais do que o nosso coqueiro regional.

Ela plantou, neste Município, 300 mil pés de coqueiros, há cerca de dois anos e se presume que já estejam próximos de produzir.

Considerando que uma produção tão grande só pode ser destinada à industrialização, esperamos que a COCESA instale, aqui, nesta cidade, a sua fábrica.

TUCUM – O Município produziu, em 1981, 65.000 quilos de fibras de tucum, no valor de Cr$ 800.000,00.

O tucum é uma palmácea encontrada na zona litorânea do Município de Camocim, de cujas folhas se extraem resistentes fibras que são utilizadas na fabricação de cordas, redes e pincéis de caiar casas.

São muito conhecidas as redes de tucum fabricadas em Camocim.

PECUÁRIA

BOVINOS – Segundo dados estatísticos de 1982 o Município possuía 6.894 cabeças de gado vacum, no valor de Cr$ 193.000.000,00.

A criação de gado bovino parece que acompanhou a chegada dos primeiros habitantes deste lugar.

A princípio era um gado pé-duro, pequeno, magro, de cor amarelo-queimado e de baixo rendimento leiteiro.

Com o correr dos anos o tipo foi melhorando com o cruzamento de outras raças, principalmente as originárias da Índia.

O gado sempre foi elemento de grande valor econômico, estabilizando o homem à terra e lhe proporcionando alimento e dinheiro.

"O rebanho bovino é muito importante na economia do Município, embora meio dizimado pela seca de 1983. Apresenta-se sem grandes complicações de ordem sanitária, embora, no meio rural, haja completo desconhecimento das diversas moléstias ocorrentes. É constituído, em parte, por um misto Gir-Nelore, com peso médio por volta de 8 arrobas, existindo, porém, animais de 12 ou mais arrobas".

Em 1982, o Município produziu 400.000 litros de leite, no valor de Cr$ 28.000.000,00. É um item muito interessante.

Para se ter uma boa produção de gado bovino, nós precisamos dispor de dois fatores muito importantes: pastagens e aguadas.

O gado necessita de grande terreno coberto de pastagens naturais. Na falta desta o criador deve plantar capim colonial, algaroba, canafístula etc.

Quanto à aguada, nós temos muitos lagos e lagoas que se prestam, muito bem, para essa finalidade.

O criador não deve esquecer que tem que mandar vacinar, periodicamente, o seu gado contra as doenças mais comuns que atacam o rebanho bovino.

PESCA – O Ceará se destaca, no Brasil, como o seu maior produtor de pescado e Camocim detém o título de segundo pólo pesqueiro do Estado.

CAMURUPIM – O peixe que identifica Camocim como produtor de pescado é o Camurupim. Trata-se de peixe muito saboroso e de grande poder nutritivo.

CAMARÃO e CARANGUEJO – Camocim produz, também, camarão e caranguejo. Este último, muito apreciado pelos turistas.

Os japoneses inventaram, faz pouco tempo, um processo de criação de camarões em cativeiro.

A SUDEPE está implantando, no Município de Aracati, uma dessas modalidades de criação de camarões.

Considerando que as condições ecológicas de Camocim são tão boas como as de Aracati, era o caso de se apelar para aquele órgão do Governo Federal no sentido de fazer surgir, também, aqui em Camocim, um desses criatórios artificiais de camarões.

O camarão, com a lagosta e o pargo, são excelentes produtos de exportação para o exterior.

LAGOSTA – O Ceará exportou, em 1983, 1.244 toneladas de lagosta, no valor de US$ 23 milhões de dólares. A pesca da lagosta tem tomado grande impulso em Camocim, a ponto de já alcançar o número de 14 empresas que se dedicam a esse ramo da pesca, dando ocupação a cerca de 1.100 homens em 170 barcos a motor, de pequeno e grande porte. As principais são:

- CAPESCA – Camocim Pesca Ltda.
- DELMAR – Produtos do Mar Ltda.
- PEIMPEX – Peixe, Importação e Exportação Ltda.
- EMPESCA – Empresa de Pesca Ltda.
- SOCIPESCA – Sociedade de Pesca do Nordeste
- CEPESCA – Ceará Pesca.
- Comércio e Indústria Alfredo Coelho Ltda.

NOTA: As empresas DELMAR, EMPESCA, SOCIPESCA e CEPESCA têm suas sedes em Fortaleza.

DISTRITO INDUSTRIAL

Camocim deve ter o seu Distrito Industrial.
Impossível?
Não. Perfeitamente possível.
O difícil mesmo é começar.
A primeira coisa que se tem a fazer é colocar a idéia na cabeça.
A segunda é ir logo escolhendo as pessoas que irão constituir a Comissão encarregada da implantação do Distrito Industrial.

Escolhida a Comissão esta deve se reunir, de imediato, para eleger a Diretoria, que deve constar de Presidente, Secretário e Tesoureiro.

A primeira coisa que a Comissão deve fazer é a elaboração de uma lei que regerá a implantação e o funcionamento do Distrito Industrial.

Para facilitar, poderemos pedir a cópia de leis que já existem em outras partes.
Essa lei deve criar favores para quem quiser implantar ou mesmo transferir indústrias de outros lugares para Camocim.

Esses favores são os seguintes:

a) isenção, por 5 anos, de impostos municipais
b) facilidades para aquisição do respectivo lote de terreno
c) garantia de que será puxada para lá uma linha de energia elétrica, uma de água encanada e uma de telefone.

A Comissão deve fazer propaganda, pelos meios de comunicação possíveis, inclusive a comunicação direta, com os prováveis candidatos.

Esta Comissão deverá ter capacidade para poder estudar a viabilidade técnica, econômica, financeira e jurídica dos projetos a serem apresentados.

Os projetos devem apresentar garantias de que não irão poluir o ambiente.
Tudo deve ser fiscalizado. A fiscalização evita muitos dissabores.
Está lançado o desafio. Mãos à obra. Vamos começar já, porque amanhã poderá ser tarde.
Poderemos, também, solicitar a ajuda tecnológica da NUTEC (Fundação Núcleo de Tecnologia Industrial), estabelecida em Fortaleza na Rua Conselheiro Tristão, 934.
Ela se propõe a dar assisténcia às pequenas indústrias que estejam voltadas para o processamento de matérias-primas locais.

Poderemos, também, apelar para a ajuda da Cia. de Desenvolvimento Industrial do Ceará, vinculada à Secretaria de Indústria e Comércio, que tem como objetivo básico planejar, implantar e administrar áreas industriais.

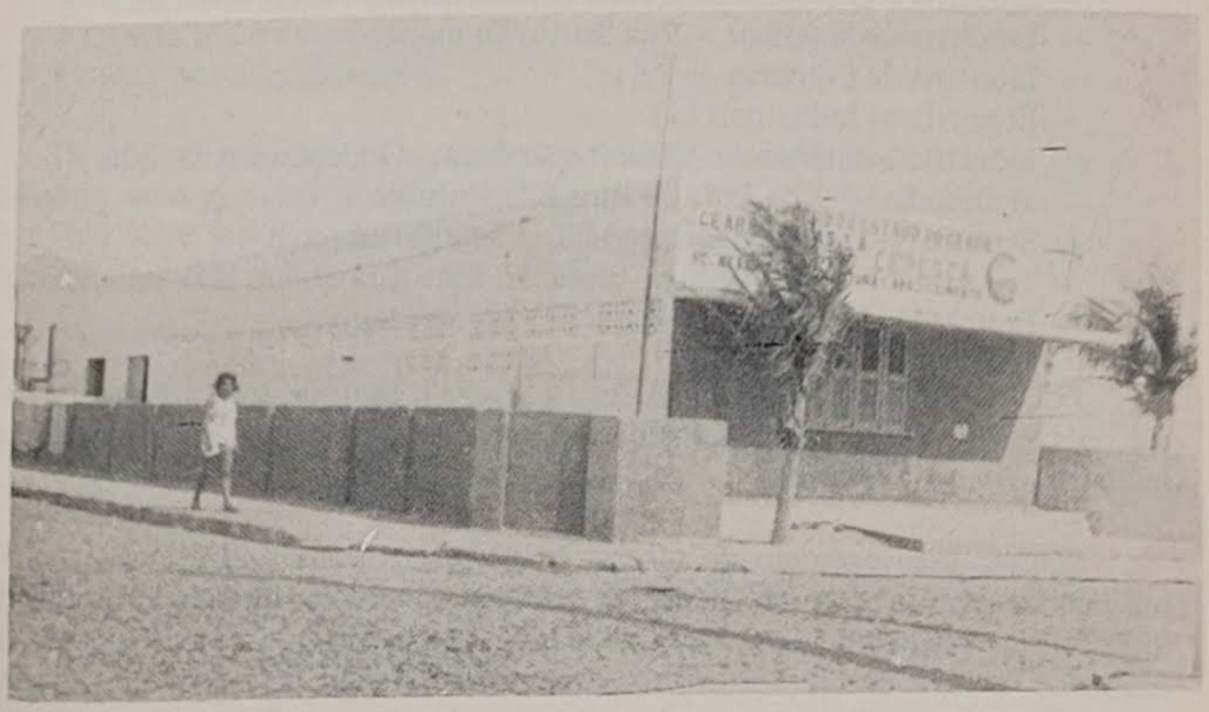
ESTATUTO DA MICROEMPRESA

Se você deseja montar pequena indústria, leia a notícia abaixo:
"O Presidente Figueiredo encaminhou no dia 6/5 ao Congresso Nacional o Estatuto da Microempresa.
As principais características do estatuto são as seguintes:

a) Isenção dos tributos que incidem diretamente sobre a atividade produtiva da microempresa.
b) Imposto de Renda
c) Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI)
d) Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICM)
e) Imposto sobre Serviços (ISS)
f) Imposto sobre Operações Financeiras (IOF)
g) Imposto sobre Serviços de Transporte e Comunicações (ISTR)
h) Imposto Único sobre Minerais (IUM)
i) Simplificação do processo de registro e constituição da microempresa
j) O registro será gratuito, obedecerá ao regime sumário e poderá ser feito pelo Correio
k) Dispensa de obrigações burocráticas
l) As microempresas ficarão dispensadas de escrituração contábil e fiscal
m) Acesso facilitado ao crédito
n) Às microempresas serão asseguradas condições especialmente favorecidas nas operações que realizarem com bancos e instituições financeiras
o) Nos empréstimos por bancos oficiais do valor de até 5.000 ORTNs, não se exigirão das microempresas garantias que sejam incompatíveis com o seu reduzido porte econômico
p) A definição de microempresa será feita em função da sua receita bruta. A receita bruta não poderá exceder a 10.000 ORTNs, calculadas em janeiro de cada exercício.

O Estatuto da Microempresa entrará em vigor a partir de 1/1/85.

UNDÚSTRIA



Frigorífico da "Cepesca"

O Frigorífico da CEPESCA tem capacidade para fabricar 250 barras de gelo por dia.

Possui uma câmara de estocagem para 30 toneladas, outra de estocagem de pescado de 60 toneladas e dois túneis de congelamento para 7 toneladas diárias, cada um.

O Município de Camocim é pobre de indústrias.

Ainda não nos apercebemos que os países ricos são os industrializados. Os Estados ricos são os industrializados. Os Municípios ricos são os industrializados.

Precisamos imitá-los.

Temos aí a energia de Paulo Afonso em abundância.

Poderemos, por exemplo, industrializar o caju, montando uma fábrica de doces, castanha assada e cajuína.

Poderemos vender em saquinhos plásticos de 1 quilo a nossa farinha, devidamente peneirada.

Poderemos, também, vender o nosso sal, não em grosso, mas devidamente refinado e colocado em saquinhos de 1 quilo.

Poderemos montar uma indústria de tijolos prensados, telhas e manilhas, ladrilhos verificados, bem como premoldados de cimento de grande consumo na construção civil.

As nossas indústrias contam-se nos dedos das mãos. Vejamos:

– Empresa Salineira Porangaba Ltda. – Triângulo, 652
– Indústria e Comércio de Móveis S. José Ltda. – Rua Paissandu
– Indústria de Mosaicos – Rua Santos Dumont
– Indústria de Conserva de Peixe
– Frigoríficos Industriais (4)
– Indústria Litorânea de Alimentação Ltda. – Independência, 306
– Moinho Santa Rita Ltda. – Rua 3 de Outubro
– Serraria N. S. do Livramento – Rua 3 de Outubro
– Tipografia Camocim Ltda. – Rua Dr. João Tomé
– Industrial Mecânica – de Pequê Rocha Monteiro

PEQUENA INDÚSTRIA – A revista "Veja", num de seus últimos números, cita exemplos de cidades do interior que renasceram à custa da pequena indústria. Vejamos os casos:

"Outro bom exemplo de sucesso é a cidade paulista de Ibitinga, com 30 mil habitantes, e a quase totalidade da sua vida econômica girando em torno da indústria de bordados. Além das milhares de donas-de-casa hoje dedicadas ao bordado, há mais de mil homens nessa atividade. Depois de ter vivido o drama do desemprego, preferiram aprender a bordar. A cidade ganhou mais o seguinte: os turistas aumentaram, os terrenos e aluguéis dispararam, o comércio ganhou e não temos desempregados".

Encravada no sertão de Pernambuco, Santa Cruz do Capibaribe é uma cidade que parecia reunir todas as condições para não dar certo. Em vez disso, seus 25 mil habitantes viram circular por suas ruas 240 carros zero quilômetro.

Constrói-se ali uma casa por dia e o desemprego, por enquanto, é um fenômeno desconhecido.

Ao contrário da maioria das cidades vizinhas, 70 por cento da população de Santa Cruz do Capibaribe vivem em função da confecção de roupas, enquanto outros 20 por cento gravitam em torno dessa atividade e apenas 10 por cento permanecem no campo.

A pujança da cidade está diretamente ligada a um lance de ousadia do motorista de caminhão Fernandes Silvestre da Silva, 58 anos, hoje um dos homens mais ricos do lugar.

No início da década de 60, ele foi até São Paulo e empatou 30 mil cruzeiros na compra de retalhos de tecidos de helanca, rejeitados pela indústria têxtil e passou a revendê-los a crédito às costureiras da cidade.

Juarez Almeida da Silva 43 anos, representante das máquinas de costura "Singer" no interior de Pernambuco, dá a medida do sucesso: bateu o recorde individual de vendas da empresa no ano passado, com 500 máquinas faturadas.

Santa Cruz do Capibaribe ostenta o invejável indicador de possuir 7 mil máquinas de costura industriais e 16 mil domésticas.

Se o amigo é desempregado ou está parado, não desanime, é fácil instalar uma pequena indústria em sua casa.

Os três fatores mais importantes são:

a) uma idéia válida na cabeça
b) muita fé no empreendimento
c) uma boa administração.

De acordo com autor americano, que acaba de publicar um livro de grande sucesso, a causa principal do fracasso das empresas é... a má administração.

Para você instalar uma pequena indústria de confecções, você só precisa de duas coisas: uma máquina de costura e uma cortadeira.

As peças mais vendáveis são: roupinhas de criança, calças e camisas para homens e blusas para moças.

Damos, a seguir, mais algumas sugestões para a instalação de pequenas indústrias: cachorros-quentes c/refrigerantes, sorvetes, pipocas, café torrado e moído, fubá de milho, calçados, redes de dormir, refrescos, doces e salgadinhos.

SAL – A produção de sal do Município se elevou a 30.000 toneladas, no valor de Cr$ 255 milhões de cruzeiros, em 1983.

Parece que o sal foi uma das primeiras atividades industriais do Município. E surgiu quase por acaso ao verificarem os primeiros moradores que, em certos terrenos baixos, à beira-mar, se formavam, brancas camadas de sal marinho.

A extração de sal marinho se constitui numa das principais atividades industriais do Município.

"As condições naturais para a extração do sal são excelentes, sendo bem elevados os seus índices de evaporação, insolação e salinidade das águas. Sabemos que o nosso parque salineiro tem capacidade potencial por volta de 100 mil toneladas-ano".

A seca favorece a extração de sal marinho.

O sal produzido em Camocim é, em sua maior parte, vendido para o Norte e Sul do país, sendo o transporte feito por via marítima.

Cabe ressaltar que as condições de embarque das salinas são muito favoráveis, pois as principais possuem portos, permitindo o embarque direto.

Além do consumo humano, o sal é amplamente empregado na indústria de transformação e na alimentação animal.

De acordo com o que afirmou na Associação Comercial do Ceará o Cel. Lívio Silva da França, Presidente da Cia. Docas do Ceará, "a maior parte da carga exportada pelo porto de Camocim é constituída de sal das salinas de Chaval".

E a nossa produção onde está? Será que sumiu?

MINERAÇÃO

CALCÁRIO – Esta região possui o calcário agrícola de Freicheirinha, com produção estimada em 280 t/dia e minério de cobre de Viçosa, onde está prevista a produção de cerca de 25 mil t/ano de concentrado.

COBRE – de Viçosa, onde está prevista a produção de cerca de 25 mil ton/ano de concentrado.

FERRO – No Município de Granja, nos lugares Itaúna e Boqueirão, existem duas minas de ferro com capacidade para 375 mil toneladas e cujo teor varia de 35 a 65 por cento.

MANGANÊS – Na localidade Bodega, do mesmo município, existem reservas de Manganês da ordem de 25 mil toneladas com teor variável de 27 a 41 por cento.

Analisando as perspectivas de aproveitamento dessas ocorrências, os técnicos afirmam que tais depósitos apresentam viabilidade econômica "em virtude de seus teores e proximidade do porto de Camocim".

METALURGIA DO COBRE EM VIÇOSA DO CEARÁ

O "Diário do Nordeste" publicou a seguinte notícia:

"O Ministro César Cals se dirigiu no dia 6/5 ao Distrito de General Tibúrcio, onde inaugurou e deu início às operações da mina Pedra Verde e Usina Piloto de Tratamento e de Metalurgia do Cobre Oxidado, cuja capacidade instalada é da ordem de 2.000 toneladas mensais.

Assistiu, também, a todo o processo de beneficiamento e metalurgia do cobre, desde a britagem e moagem até o ponto de cementação.

O Ministro César Cals considera o maior empreendimento daquela região tanto pela geração de riqueza como pelo aproveitamento da mão-de-obra.

A usina de cobre está tratando 30 toneladas por dia de minério oxidado, extração a céu aberto, com lixiviação ácida por percolação e precipitação do metal por cementação.

A jazida de cobre de Pedra Verde, na área pertencente à empresa Guanor deste, tem reservas de 1.429.818 toneladas de minério oxidado de cobre com teor de 2,45 por cento e 1.016.208 toneladas de minério sulfetado com teor de 1,03 por cento.

O minério é de alto teor e cujo produto final é o cimento de cobre com 8 por cento que, pela primeira vez, é produzido no Brasil.

Proporciona, no seu início de funcionamento, 60 empregos diretos, elevando, depois, para 200. É a terceira em funcionamento no País."

Nossos parabéns aos nossos vizinhos de Viçosa do Ceará.

A propósito: em que estado estará a estrada de rodagem que liga Camocim a Viçosa?

A cidade de Camocim deverá se transformar num entreposto comercial e vai precisar de boas estradas de rodagem para poder manter um intercâmbio de mercadorias com os municípios vizinhos.

O ex-Presidente Washington Luis já dizia em 1930: "Governar é abrir estradas".

As estradas são as veias por onde devem correr generosas as nossas riquezas.

O EXEMPLO FALA MAIS ALTO

Outro exemplo de cidade bem-sucedida nos é relatado pelo jornalista Joelmir Beting.

Trata-se de TOLEDO, que fica situada no Oeste do Estado do Paraná. Na década de 70 a situação da área era a seguinte:

- a economia do município, baseada no binômio soja-trigo, foi de águas abaixo;
- então, um terço de sua população emigrou;
- em conseqüência, fábricas, lojas, escolas foram fechadas; os alunos sumiram e os professores também.

"Por volta de 1981 a cidade se descobriu esvaziada também de negócios urbanos e de capitais ociosos.

Primeiro, a fuga do homem.

Depois a fuga do dinheiro.

Muitos venderam suas terras.

Foi então que Toledo acordou. O relato é do Prefeito Albino Corazza Neto.

A coisa aconteceu no dia 18 de abril de 1980.

Esvaziada, assustada, a cidade procurou uma resposta.

Não no Governo, mas na comunidade, então representada pelos homens que tinham o poder de iniciativa local sobre matéria econômica, os empresários reunidos na Associação Comercial e Industrial de Toledo.

Na reunião falou mais alto o principal executivo da Figobrás-Sadia, indústria de carnes que já respondia por mais da metade da receita fiscal de Toledo.

O discurso de Egídio Muranetto foi uma provocação:

"Vocês têm mercado e têm capital aqui mesmo na cidade esvaziada

O mercado está na transformação dos subprodutos da terra e do Frigorífico.

O capital está no bolso de cada cidadão toledano, desde que a população assuma o risco de investir. aqui mesmo em Toledo."

A cidade assimilou o recado.

Do couro sai a correia, sai o cinto, sai a bolsa, sai o sapato.

O sapato exige a cola, a tinta, a máquina, o operário, etc.

E o capital?

Simples. Que se faça em Toledo (leia-se Camocim) nos anos 80 a mesma descoberta dos americanos no século 18 – a empresa comunitária, companhia de participação, sociedade por ações. Todo mundo aplicando dinheiro em um negócio tipo "vaquinha", sem juros nem correção, apenas apostando no risco da operação. Risco de ganhar ou de perder juntos. Ou de esperar juntos retorno sem data marcada.

Assim nasceu a primeira empresa comunitária de Toledo, exatamente um curtume bancado por 57 sócios.

O curtume já existe e não é pequeno.

Chama-se Incopesa – Indústria e Comércio de Peles S. A. É o primeiro da região oeste do Paraná. Emprega 92 homens. Processa mais de 600 peles por dia e já exporta produtos finais para a Itália, Estados Unidos e Canadá.

A Incopesa é dirigida por um Conselho de Administração no figurino do capital aberto. O Gerente-Geral José Bernartt, economista e sociólogo, era da Cooperativa Agrícola, um dos sócios da empresa comunitária.

Os negócios, como que encadeados em linha de montagem na estréia da atividade-meio, são todos montados e sustentados por acionistas da cidade: o padeiro, o médico, o comerciante, etc.

Estive na Incasa – Indústria de Calçados S.A., um ano de vida, 65 operários, mais 44 trabalhando em casa. São 120 sócios. Capacidade para 1.200 pares de calçados por dia.

E descobri, entusiasmado, a existência de outras empresas comunitárias, do mesmo figurino, todas com o prefixo "in".

E tome a Incobolas (bolos de couro). A Induscouro (bolsas para senhoras), com mais de 100 acionistas, todas donas-de-casa. A Incalse (sandálias masculinas). A Incoelho (que vai da criação do animal ao desfrute). A Incopeixes (de água doce). A Inbrinquedos (de madeira). A Incobalas (doces caseiros). A Investir (hotelaria e turismo).

Essa reação em cadeia criou um problema novo, um doce problema – escassez de pessoal especializado para as novas fábricas, seja a nível de gerência, seja a nível de produção.

E surgem, por conta disso, as iniciativas paralelas, tais como a Escola de Calçados, a Escola de Curtumes, a Escola de Bordados, a Escola de Artesãos e.... até a Faculdade de Economia e Administração.

Esta história se parece muito com o que aconteceu a Camocim, depois de 1932, quando:

– o porto deixou de funcionar
– as indústrias e 3 agências de bancos fecharam
– houve falências
– o ramal ferroviário foi desativado
– muitas famílias emigraram.

Pormenores no final desta edição.

PETRÓLEO

Capitania dos Portos

PETRÓLEO

"A Petrobrás vai voltar a perfurar nas imediações de Camocim, local da plataforma continental cearense onde aquela empresa estatal iniciou os trabalhos de prospecção dos campos de Xaréu e Curimã.

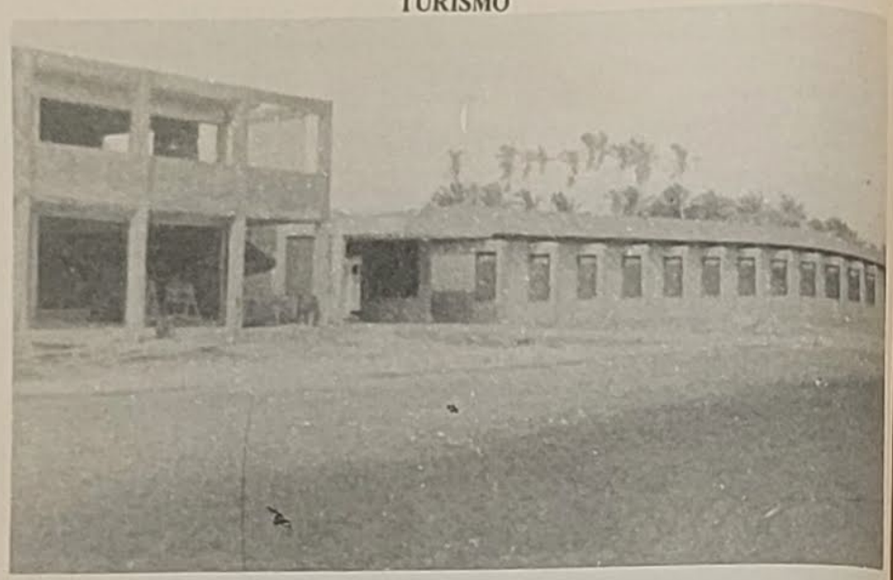
Segundo Raul Normann, a volta da Petrobrás à plataforma de Camocim se baseia no fato de que a avaliação preliminar realizada naquela área ainda não pode ser considerada como definitiva em face de dados ou idéias novas que justificam essa posição.

As perfurações da plataforma continental do Ceará, iniciadas em 1971, foram concentradas na região compreendida entre Camocim e Acaraú, onde existem estruturas significativas, tanto em áreas quanto em fechamento vertical.

Usualmente achamos petróleo em novas áreas com idéias antigas.
Algumas vezes achamos petróleo numa área antiga com novas idéias.

Demos prioridade à área entre Camocim e Acaraú por lá existirem estruturas de grande porte". (Do "O Povo").

TURISMO



Hotel Municipal

Camocim apresenta todas aquelas qualidades necessárias a um ótimo pólo turístico.

A indústria do turismo é chamada, com muita razão, de indústria sem chaminés.

Na verdade se trata de uma indústria fantasma porque não dá para ver a fábrica, as máquinas nem os operários.

Mas como rende. Existem países na Europa que faturam somas fabulosas com a indústria do turismo.

O turista gosta de clima ameno, belas paisagens, bons hotéis, comidas típicas e praia, muita praia.

Camocim pode oferecer tudo isso por um preço relativamente barato, o que não acontece em outras praças. E oferece ainda muito mais. Aqui não existe poluição de nenhuma natureza.

O turista gosta, também, de comprar os nossos artesanatos, isto é, artigos feitos à mão pelos nossos artesãos, como redes de tucum, rendas de almofadas e poderemos incluir nesta relação as nossas confecções.

Poderíamos até abrir uma lojinha de artesanato na Praça do Mercado.

Para se conseguir que o turista descubra o caminho de Camocim torna-se preciso atraí-lo por meio de anúncios na imprensa ou televisão de Fortaleza, ou mesmo mandando buscá-lo de ônibus para passar os fins de semana nesta hospitaleira cidade.

Poderemos, também, realizar eventos para atraí-los, como corridas de barcos de pesca, jogos de futebol intermunicipais, festas de São João (Chitão) convocar os prefeitos e deputados para se reunirem em Camocim para deliberarem sobre solução dos problemas desta região, etc., etc.

Os hotéis de Fortaleza vivem cheios de turistas do Sul, principalmente de São Paulo e Rio Grande do Sul.

O ex-Prefeito, Sr. Edilson Veras Coelho, levou tão a sério o turismo, que acabou criando a "Companhia de Turismo de Camocim", com escritório na Rua Engenheiro Privat.

Os pontos mais interessantes são os seguintes: a Praia das Barreiras, com sua caverna; a de Maceió, com dunas, coqueirais e areias monazíticas; a de Bitupitá, ornamentada com seus currais de pesca e lagos naturais e permanentes; o Lago Seco, com sua água cristalina; o Lago das Cangalhas e o Boqueirão, com seus sangradouros naturais, o que proporciona ótimos banhos; o Lago Grande e o Laguinho, com suas famosas pescarias de camarão; as Ilhas marítimas na enseada do rio Coreaú, oferecendo linda vista aos que entre elas navegam; a Praia do Outro Lado, com suas lindas e alvacentas dunas, de solo fofo e macio.

COMÉRCIO

Mercado Público

A atividade comercial de Camocim é realizada por estabelecimentos atacadistas e varejistas, predominando o comércio varejista.

A cidade é servida por um amplo mercado público relativamente higiênico e em bom estado de conservação. Possui boa localização, situado que está no centro da cidade.

Nós possuímos, também, um supermercado denominado "2001", com ótimas instalações, atendendo, perfeitamente, as necessidades de abastecimento dos citadinos.

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS – Dispomos do seguinte:

– ETCA – Escritório Técnico de Contabilidade – Rua Dr. João Tomé, 601

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE CAMOCIM

A Associação Comercial de Camocim congrega, em seu seio, a maioria das firmas comerciais e de umas poucas industriais.

Ela foi fundada em 1918 e o seu primeiro Presidente foi o Cel. Moisés Cavalcante Rocha.

No decorrer dos anos ela vem-se batendo na defesa dos interesses de seus associados e, por vezes, da coletividade.

Os seus membros representam a força maior da economia de Camocim.

Posso estar errado, mas acho que o desenvolvimento econômico de Camocim depende, em grande parte, do que se resolver no âmbito desta Associação.

Por isto, leitor amigo, caso você seja membro da Associação Comercial, não deixe por qualquer motivo, de comparecer às suas reuniões.

Abra mão de seu comodismo, dos interesses particulares, da sua televisão e vá lá.

Tome parte nos debates. Fale. Dê a sua opinião. Apresente as suas idéias. Elas são muito importantes para o destino desta terra.

Torne-se um líder. Tome a frente. Não se omita. Não se esconda. Vença a sua timidez. O seu voto tem muito valor.

UMA SUGESTÃO: A Associação bem que poderia mudar o nome para

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E INDUSTRIAL DE CAMOCIM

e, assim, ganhar mais força para quando precisar de pleitear alguma coisa.

ESCOLA DE ARTES E OFÍCIOS (Profissionalizante)

Camocim bem que poderia ter uma Escola de Artes e Ofícios, a fim de preparar bombeiros, carpinteiros, pedreiros, eletricistas, pintores e, mais, secretários, datilógrafos, contabilistas e costureiras.

ESTRADA DE RODAGEM MORRINHOS-CAMOCIM

Existe um projeto, em poder do DAER, ao tempo do então Governador Virgílio Távora, de ligar a cidade de Morrinhos, no Vale do Acaraú, à cidade de Camocim.

Esse projeto tem o mérito de encurtar a distância entre Fortaleza e Camocim, o que seria ótimo.

Cabe-nos, daqui por diante, ficar cobrando do Governador a realização de tão cobiçado plano, bem como a promessa feita por Gonzaga Mota, em Parnaíba, de mandar asfaltar a estrada de rodagem Camocim-Parnaíba.

NÚCLEO DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DO CEARÁ

"O estímulo à atividade industrial no "hinterland" com o aproveitamento de suas potencialidades materiais e humanas é a única forma à vista de estender as fronteiras do desenvolvimento, levando-o ao recesso dos sertões.

O incentivo à micro e à pequena empresa industrial representa uma possibilidade de maior abertura do mercado de trabalho com baixos investimentos.

Esta é uma questão que vem preocupando, desde algum tempo, o Núcleo de Tecnologia Industrial do Ceará – NUTEC, mercê de um intensivo trabalho no qual se envolveu eficiente equipe de técnicos.

O Núcleo elaborou e acaba de editar nada menos de 23 perfis tecnológicos industriais, a partir dos quais poderão ser estruturadas micro e pequenas empresas capazes de contribuir, a um só tempo, para o aproveitamento de matérias-primas disponíveis e a criação de oportunidades de trabalho para significativo contingente de sertanejos.

O NUTEC não se restringe, porém, a fornecer as informações tecnológicas para o fabrico, entre outros produtos, de banana, de extrato de tomate, de cajuína e compota de caju e abacaxi, bem assim para o aproveitamento de resíduos de abatedouros de aves e para a criação de galinhas e abelhas e a elaboração do amido e goma de mandioca, possibilitando o processamento de variada matéria-prima.

Dispõe-se, também, a emprestar assistência gerencial e comercial, bem assim a participar dos esforços para a captação de recursos, seleção e elaboração de projetos de financiamentos".

(Do Editorial do "O Povo", de 7/6/84.)

Escrevam para a Rua Mons. Otávio Castro, 21, Fortaleza.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO

O Governo Federal tem o seu Plano de Desenvolvimento. Inclusive o seu Ministro de Planejamento.

O Governo do Estado também tem o seu Plano de Desenvolvimento, inclusive o seu Secretário de Planejamento.

O Município de Camocim também deverá ter o seu

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

A iniciativa deste Plano deverá partir da Prefeitura Municipal, que trabalhará em íntima colaboração com a Associação Comercial e a Câmara de Vereadores.

Deverá ser um Plano em que todos poderão apresentar as suas idéias. Fazer as suas sugestões, por escrito. Este Plano será, depois, estudado por uma Comissão de três membros que escolherá as melhores idéias e formalizará, então, o Plano definitivo.

A idéia de um Plano de Desenvolvimento para o Município deverá ser, também, discutida nas escolas de primeiro e segundo graus, a fim de despertar na nova geração uma mentalidade desenvolvimentista.

Depois de pronto, o Plano deverá ser posto em execução, começando-se pelos itens mais simples e mais fáceis de serem realizados.

Considerando que os dinheiros de hoje são poucos, tudo deve ser rigorosamente planejado e melhor executado a fim de evitar desperdícios.

O que ficou dito acima, entenda-se, é, apenas, uma sugestão.

Executem o Plano e tenham fé em Deus, que o dinheiro aparece.

RAMAL FERROVIÁRIO SOBRAL-CAMOCIM

Estação Ferroviária

O jornal "O Povo" publicou o seguinte, em 24/5/79:

"Em janeiro de 1950, há 29 anos, portanto, o povo de Camocim sofreu os primeiros vexames, com a direção da então Rede de Viação Cearense, tentando a desativação do ramal Sobral-Camocim e a extinção das oficinas mantidas ali.

Tudo começou com a tentativa de transferência de funcionários, ameaça que foi respondida à altura pelo povo.

Isto ocorreu a 23 de janeiro de 1950. O trem que levaria os funcionários para Sobral não pôde partir, pois a população, revoltada, encheu de pedras o leito da ferrovia.

A composição ficou retida durante uma semana, com o povo fazendo finca-pé e exigindo um pronunciamento do Governo sobre a situação. Somente a 30 de janeiro, sete dias depois, portanto, é que o problema chegou a ser solucionado, tendo para isto que o Governador Faustino de Albuquerque e um representante do Ministério da Viação – engenheiro Virgílio Santa Rosa, que se deslocaram até aquele Município.

Recebidos com festas as duas autoridades garantiram que as oficinas não seriam transferidas.

O Governador, inclusive, retirou do leito da ferrovia a primeira pedra, no que foi seguido por nada menos de 2 mil pessoas, desobstruindo a linha.

Foi um movimento cívico belíssimo, mas a bravura do povo de Camocim viria a ser vencida em agosto de 1977, quando foi desativado, finalmente, o ramal Sobral-Camocim, com reflexos incríveis na economia, não apenas de Camocim, mas de todos os municípios beneficiados pelo ramal, como Massapê, Uruoca, Martinópole e Granja.

O transporte de sal que passou a ser feito por caminhões, encareceu o frete, prejudicando os produtores.

O Sr. Antônio Carvalho Maciel, funcionário, há 30 anos da RFFSA, agora em disponibilidade, nos deu, com brevidade, a sua opinião a respeito: "O último trem que trafegou no ramal Sobral-Camocim, partiu daqui para Sobral às 4 horas da manhã do dia 24 de agosto de 1977, tracionado pela locomotiva de número 611. O maquinista era o Sr. Raimundo Nonato de Castro (Bolô) e o auxiliar de maquinista, Aragão, filho de José Tito Aragão. O acervo da estação de Camocim foi levado para Sobral por via rodoviária, no dia 9 de setembro de 1977, pelo agente titular de Sobral, José Rodrigues de Farias. Era agente da Estação, na época de seu fechamento, o Sr. Antônio Carlos Feitosa, auxiliado pelo guarda Antônio Galdino Alves, ambos hoje aposentados".

Antônio Maciel informou, ainda, que em 1950, as Oficinas da RVC, em Camocim, tinham uma média de 300 operários, enquanto que, na estação, compreendendo a parte administrativa, a diretoria, o sistema de tráfego e o sistema de via permanente, 150 funcionários. Toda essa gente foi transferida".

Está aqui, na quantidade de funcionários lotados em Camocim, talvez a causa principal do déficit que a Estrada vinha apresentando.

Como se tratava apenas de um simples ramal, a Estrada deveria conservar um mínimo de pessoal, estritamente necessário para manter a ferrovia em movimento.

Se não havia carga, porque a Direção da Rede não fez, como faria qualquer particular propaganda de seus serviços?

Por que não foi ela, também, atrás de cargas, oferecendo a seus clientes algum tipo de vantagem?

Quem resolveu a desativação do ramal ferroviário Sobral-Camocim foi o Conselho Nacional dos Transportes, isto por medida de economia, pois o ramal tinha-se tornado deficitário.

A vinda a Camocim do engenheiro Virgílio Santa Rosa, acompanhado do Governador Faustino de Albuquerque teve por finalidade, apenas, resolver o impasse então formado com a obstrução da linha com pedras, pela população de Camocim.

O Conselho não atentou, naquela ocasião, para o prejuízo monstro que a desativação traria à Nação. (A Nação somos todos nós).

Um patrimônio valioso, construído no decurso de muitos anos, foi inescrupulosamente abandonado aos ladrões, à ferrugem, à erosão, ao sol e à chuva, sem nenhum serviço de conservação.

Até parece que o patrimônio público não tem dono.

E continua o Sr. Antônio Maciel: "Já em 1950 o desconforto era grande nos trens que faziam o ramal. E, a partir do movimento do povo de Camocim, apoiado pelo Governador Faustino de Albuquerque, aumentou ainda mais o desleixo da RVC. Chegou-se a ponto de viajar sentado em tábuas que substituíam os bancos. Só vendo.

Disse-nos, adiantando, também, que, aos poucos, as oficinas foram sendo transferidas para Fortaleza, até a sua desativação total, para o desapontamento da população.

Hoje, para que seja reativado o ramal, o Governo vai ter que gastar um dinheirão, pois trilhos e dormentes não prestam mais. Não têm condições de suportar uma composição com cargas pesadas. Os prédios da Estação e das Oficinas estão caindo aos pedaços".

A ponte metálica sobre o rio Coreaú, na altura de Granja, talvez esteja carcomida de ferrugem.

E qual é a opinião do Governo Federal sobre o assunto?

"O engenheiro Roberto Santana, autorizado pelo Ministro Cloraldino Severo, assegura que, na verdade, é pensamento do Governo Federal, através do Ministério dos Transportes, desativar os longos percursos de trens de passageiros, pois, após pesquisas realizadas, constataram que é economicamente inviável, saindo até mais dispendioso do que o tráfego rodoviário.

Os trens se destinariam apenas para cargas (nos longos percursos) e para transporte de massas nas regiões metropolitanas.

Não agora, mas talvez a médio e longo prazo, os trens de passageiros serão desativados", frisou o Superintendente.

Nessa história toda sai, como grande vitorioso, o velho caminhão, que já detém a primazia do transporte de cargas no Brasil (cerca de 80 por cento), apesar do preço alto do petróleo.

Quando da construção do trecho da Estrada de Ferro de Sobral entre Camocim e Granja, os operários levavam um mês inteiro para aprontar um quilômetro da ferrovia.

Agora, em 1984, os operários da ferrovia de Carajás, no Maranhão, usando métodos mordernos, gastam apenas um dia, para construir um quilômetro daquela ferrovia.

A ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

O belíssimo prédio da nossa Estação Ferroviária bem que poderá servir para nele se instalar a nossa Faculdade de Economia e Administração, subordinada à Universidade Estadual do Ceará.

É só pedir permissão ao Ministério dos Transportes.

Seria uma iniciativa pioneira, pois no interior do Estado não existe nenhuma Faculdade deste tipo.

ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL

Em 1857 foi concedida ao inglês Mr. Tomaz Dixon Lowden licença para construir uma estrada de ferro ligando o porto de Camocim à cidade de Ipu.

Mas o tal inglês desistiu, ou porque não tivesse o capital necessário ou porque não divisou possibilidades econômicas no empreendimento.

O Governo Imperial resolveu, então, mandar executar a obra.

Era um negócio aventuroso, pois a região era pobre e pouco povoada.

Naquela época se usava, na América do Norte, construir esse tipo de estrada pioneira a fim de desbravar o interior do país.

E o Brasil, que tem a mania de copiar o que se faz lá fora, também mandou construir a sua estrada.

Mas a coisa acabou dando certo.

O movimento de cargas e passageiros foi aumentando, foi aumentando, até que chegou à saturação. Isto é, a Estrada de Ferro não dava mais vazão à carga estocada, a esta altura, na parte leste da gare da estação, inteiramente tomada. Todos os armazéns estavam cheios. Viam-se, também, pilhas e mais pilhas de sacos ao relento cobertos com pesadas lonas.

Surgiu, então, a especulação do frete. Isto é, indivíduos fretavam vários carros de carga, a fim de revendê-los a quem precisasse deles. Gerando, aí, um lucro para o intermediário.

A Associação Comercial de Camocim não gostou do que estava acontecendo e reclamou para a Direção da RVC, que logo mandou para cá mais carros e locomotivas, regularizando, dessa maneira, a situação de vexame pela qual estavam passando os nossos exportadores.

O PORTO

Cais do Porto

O ano de 1932 foi até bom para o porto de Camocim.

Nesse ano fomos visitados pelos seguintes navios: Norte, Itapeua, Camocim, Una, Monte Moreno, Itapecuru, Jacuhi, Piauí, Campinas, Ibiapaba, Pedro II, Oswaldo Aranha, Tutoya, Santos, Rodrigues Alves, Ivahy, Poconé, Taquary, Pirineus, Mantiqueira, Almirante Jaceguay e outros.

A pauta de exportação do ano anterior foi a seguinte:

	Quilos
Milho	14.000.000
Mamona	5.500.000
Algodão	780.000
Goma de mandioca	602.000
Semente de oiticica	521.000
Outros produtos	2.178.579
TOTAL	23.581.579

Em 1952, saiu de Camocim para a Capital da República uma comissão composta do então Prefeito Setembrino Veras, do Sr. Fernando Cela, Presidente da Associação Comercial, do Revmo. Pe. Inácio Magalhães, Vigário da Paróquia, do Sr. Eloy Carvalho Lima, então Administrador da Mesa de Rendas Alfandegárias e do Comerciante e atual deputado Murilo Aguiar.

No Rio estiveram em audiência no Palácio do Catete, tendo conversado bastante com o ex-Presidente Vargas, o qual mostrou-se conhecedor da situação do nosso porto e do prejuízo que vinha causando a toda a região Norte do Estado e concluiu a palestra informando aos visitantes que tinha todo interesse por Camocim, tanto que mandara construir nos estaleiros do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, uma draga apropriada para trabalhar em nossa barra, e que, para demonstrar a sua boa vontade, mandara batizar a draga com o nome de "Camocim", batizado este que foi assistido pela referida comissão.

Os nossos emissários voltaram do Rio exultando de contentamento, com a alvissareira notícia para os camocinenses, de que dentro de poucos dias a draga sairia do Rio para iniciar os serviços de dragagem.

O Deputado Martins Rodrigues informou, também, haver sido aprovado pela Câmara uma emenda de sua autoria, no orçamento para 1957, incluindo uma verba de Cr$ 4 milhões de cruzeiros para a construção da ponte de atracação em Camocim.

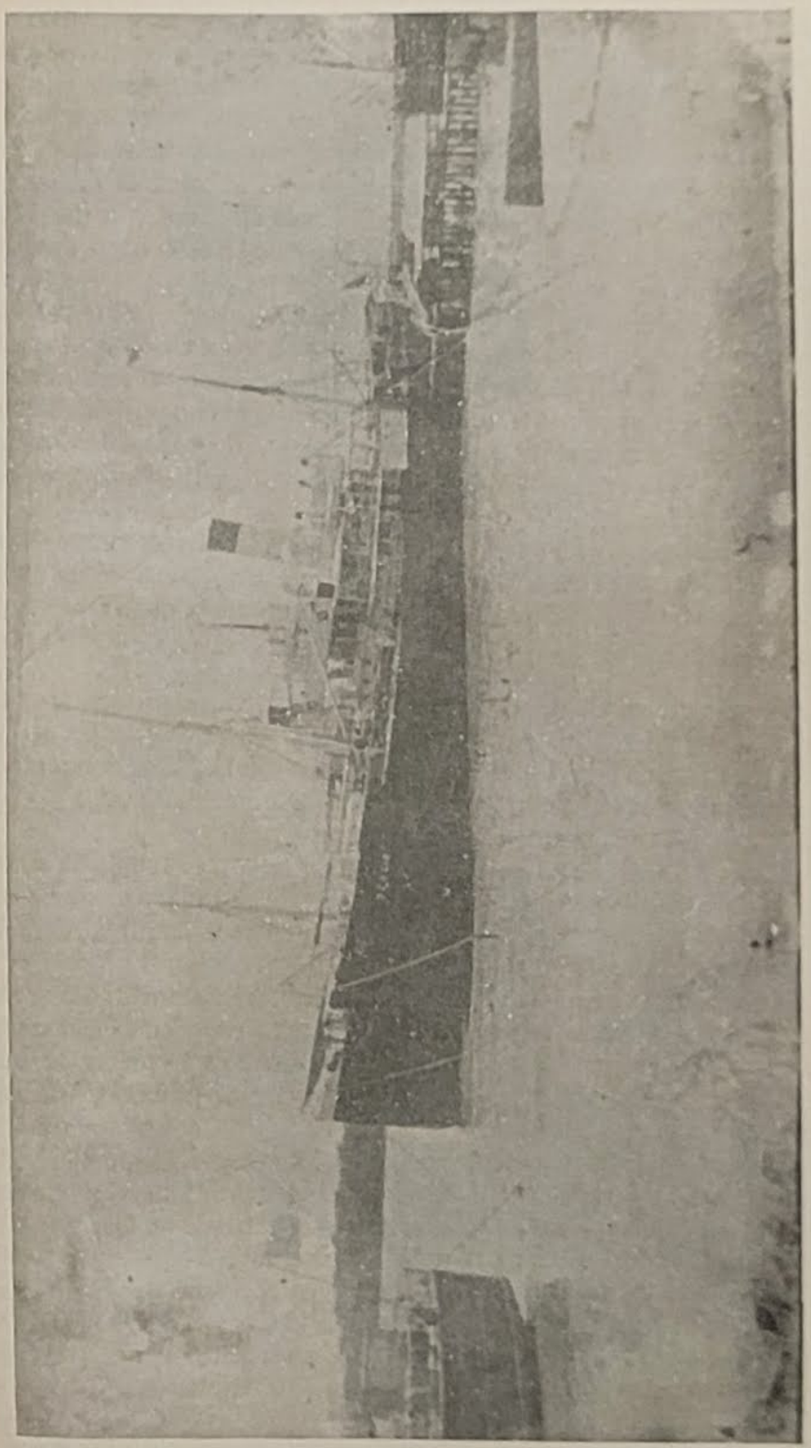
A revista "Monitor Comercial", de 30.8.56, publicou:

"Inicia-se nova campanha em favor do porto de Camocim, há muitos anos paralisado por falta de condições indispensáveis ao seu funcionamento.

O novo impulso é dado pelo próprio Governo Estadual, cujo titular, Dr. Paulo Sarasate, acaba de enviar um memorial ao Presidente da República, expondo a situação do porto e solicitando a adoção de medidas que o caso requer.

Essas medidas são a dragagem do porto, necessária para o acesso de navios de até 20 pés de calado, e a construção de um cais acostável de 90 metros de extensão. O problema da dragagem poderia ter sido solucionado, há muito tempo, não fosse a indiferença até hoje manifestada pelo Departamento de Portos, Rios e Canais. Há mais de dois anos acha-se registrado no Tribunal de Contas o contrato para a dragagem de 350 mil metros cúbicos, contrato firmado, depois de concorrência legal. A firma que ganhou a concorrência comprometeu-se a realizar o trabalho em 11 meses e meio, e se tivesse podido iniciá-lo na época em que firmou o contrato, a operação estaria completada, vencendo-se a triste fase da inacessibilidade do porto de Camocim. Mas não pôde fazê-lo porque o aludido Departamento não lhe entregou, como devia, a draga necessária ao trabalho. E o tempo vai passando com graves prejuízos para a Zona Norte, que poderia facilmente escoar a sua produção de cera, milho, algodão, couros e peles, se dispusesse do porto em funcionamento.

A construção do cais depende de verbas federais, tendo sido a obra orçada em 16 milhões de cruzeiros. Conseguiu-se a inclusão de um quarto dessa verba no orçamento deste ano, porém, nenhum passo foi dado para a aplicação do dinheiro. Pelo contrário, o governo federal, que tem o mau vezo de fazer economia à custa de obras públicas essenciais ao nosso Estado, tratou de cortar metade da dotação orçamentária. Esta atitude do Governo não indica que ele esteja disposto a encetar o trabalho por sua própria iniciativa. Daí ter sentido o Governador Paulo Sarasate a necessidade de despertar a atenção do Presidente da República com esse memorial, em que a situação é claramente exposta e em que se fazem sugestões perfeitamente viáveis. Claro que o simples lembrete agora feito pelo Governador Paulo Sarasate não fará com que a máquina burocrática federal



Esta fotografia é um flagrante de 5 navios ancorados no porto de Camocim. São eles: Camocim, Tabatinga, Sergipe, Providência e Cabatão. Era comum 3 a 4 navios no porto de Camocim

se mova para enfrentar as questões práticas. Por isso mesmo é que se impõe uma mobilização de esforços para conseguir a imediata adoção das medidas propostas: envio da draga para Camocim, exame do projeto para a construção do cais, revogação do corte feito a título de economia na verba destinada a essa construção.

Deve ser dito que, do ponto de vista financeiro, o problema não oferece maiores dificuldades. Todo o projeto de recuperação do porto de Camocim importa numa despesa de pouco mais de 26 milhões de cruzeiros, quantia pequena, tendo-se em vista os grandes benefícios que essa recuperação traria a uma vasta zona de nosso Estado".

Em 9/3/1957 o jornal "O Povo" publicou: "A chegada da draga destinada à desobstrução do canal de acesso a este porto deu lugar a um verdadeiro delírio dos habitantes da cidade. E não era para menos. Há 40 anos os sucessivos governos federais vinham prometendo um navio desse tipo para o porto de Camocim, e só agora tal promessa vem de ser cumprida, graças aos esforços do Governador Paulo Sarasate e do Prefeito Murilo Aguiar, que há muito vinha trabalhando nesse sentido.

Apesar da chuva, o Prefeito e demais autoridades receberam no cais o comandante da draga, daí seguindo para a Praça da Estação, onde foi realizado um comício de regozijo pelo acontecimento, durante o qual falaram vários oradores".

A draga, na realidade, só trabalhou um mês. Disseram que se quebrou uma peça.

A firma contratante, no caso a Construtora Alpha, se desinteressou pelo caso, rescindiu o contrato e a draga foi devolvida ao porto de Natal.

A "Tribuna do Ceará", de 1/7/59, publicou o seguinte:

"Depois de marchas e contramarchas e de uma novela que há se arrasta "eternamente", está finalmente acertada a construção do porto de Camocim, que, em futuro próximo, será porta aberta para entrada de produtos do Piauí e para aumentar a arrecadação do Ceará.

A Construtora Omar O'Grady ganhou a concorrência instituída no Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, com uma proposta de cincoenta milhões de cruzeiros e dando prazo para conclusão dentro de 18 meses, ou seja, um ano e seis meses, prazo relativamente curto, se levarmos em conta o tempo em que aquela obra espera o seu início.

O cais do porto de Camocim, segundo o contrato firmado entre a firma construtora cearense e o DNPRC, deverá ter 120 metros. Ainda, segundo as cláusulas contratuais, a obra será atacada, no máximo, dentro de 60 dias."

O jornal "O Povo", de 5/10/78 publicou o seguinte:

"Fizeram-se crescer, nos últimos dias, as perspectivas de uma reativação já calculada para o final de 1979, do porto de Camocim, como segunda saída de produtos cearenses destinados aos mercados estrangeiros e, através do sistema nacional de cabotagem, para o comprador brasileiro. Isto se deve não só à destinação pelo Governo do Estado de uma verba especial de Cr$ 20 milhões para a realização de estudos da área de influência do citado porto, mas em função dos

grandes negócios que se formam na comercialização do sal refinado em Chaval, do cimento da fábrica de Sobral, do calcário de Freicheirinha, além de outros produtos oriundos da própria região Norte do Estado.

O porto se acha paralisado, conforme disse na Associação Comercial do Ceará o Presidente da Cia. Docas do Ceará, o Cel. Lívio Silva de França.

Somente um movimento de cargas muito grande permitirá o retorno do uso oficial do porto de Camocim.

E isto é o que está para acontecer. Além do mais, a volta da utilização do encoradouro enseiará a necessidade imediata do retorno dos trens pelo ramal ferroviário Sobral-Camocim, suspenso o tráfego, desde o ano passado, por medida de economia adotada pelo Conselho Nacional dos Transportes e executada essa deliberação pela Superintendência de Produção de Fortaleza, da Rede Ferroviária Federal S. A.

Segundo explicação dada na Associação Comercial do Ceará pelo Cel. Lívio Silva de França, o porto de Camocim é um porto tradicional de cargas, quase que um porto natural, com uma enseada natural de **90 metros de cais** e um armazém de mil metros quadrados de área e manutenção a cargo de funcionários da Cia. Docas do Ceará, num sistema de revesamento.

Atualmente, não se justifica qualquer tentativa de movimentação de navios por esse porto, vez que para ali as cargas são de baixíssimo volume e, **mais é sal** das salinas de Chaval, não dando um rendimento satisfatório, pelo menos que garanta a manutenção do ancoradouro. **Posssui um calado às vezes maior do que o porto do Mucuripe**, em Fortaleza, variando a profundidade de 04 metros na área de entrada da barra a 14 metros de calado no costado do cais.

A recomendação seria para navios de pequeno calado.

Lembrou o Presidente da Cia. Docas do Ceará que o grupo Casimiro Filho cuida de ampliar a cada dia sua produção salineira de Chaval, bem assim as perspectivas de exportação do calcário de Freicheirinha para a siderúrgica de Itaquy, no Maranhão, e outras áreas consumidoras nacionais.

O Presidente da Cia. Cearense de Cimento Portland, Hamilton Nogueira, disse que até meados do ano vindouro aquela usina sobralense colocará sua produção de 6 mil toneladas/dia para 36 mil sacos/dia de cimento. Isto representará uma produção acima das necessidades de mil sacos/dia. E a saída da fábrica sobralense será com toda certeza o mercado exterior.

A fábrica de cimento de Sobral a partir de sua ampliação irá dispor de cerca de 10 mil toneladas desse produto, mensal, para exportação, **enquanto se acredita em mais 4 mil toneladas de sal refinado de Chaval** e futuras explorações dos calcários de Frecheirinha".

Publicamos, a seguir, parte da entrevista que concedeu, em 8/6/74 ao jornal "O Povo", o Sr. Raimundo Nonato de Araújo, Presidente do Sindicato dos Estivadores de Camocim:

"Conforme dados apresentados pela SUDEC, é necessário um trabalho de 10 anos numa movimentação de 100 mil toneladas de mercadorias para cobrir as despesas que deverão ser feitas para se conseguir o reaparelhamento daquele ancoradouro.

Um porto natural, como é o de Camocim, necessita, via de regra, de investimentos adicionais relativamente baixos, em comparação com os chamados portos artificiais.

A sua profundidade mínima é de 3 metros, enquanto a sua largura mínima é de 100 metros. Ao longo do cais de 90 metros de comprimento, a profundidade varia entre 3 a 6 metros. O ancoradouro fica em frente ao cais e possui uma bacia de evolução de 140.000 m^2. O canal que dá acesso ao porto apresenta em suas marés de lua uma profundidade de 6 metros. Todavia, na saída para alto mar ele é obstruído por bancos de areia que servem de empecilho à entrada e saída de embarcações de calado superior a 4 metros. Sob o ponto de vista de macro localização, o porto de Camocim apresenta condições bastante favoráveis. Haja vista a sua posição privilegiada na baía situada na foz do Coreaú.

Possui ampla placa, boa profundidade, suas costas são baixas e propiciam facilidades aos transportes marítimos, completamente abrigada, que é, além de servir a uma região natural bastante rica.

O suprimento de água às embarcações é feito através de uma empresa particular, que possui ao longo do cais instalações para esse fim. Existe uma pequena instalação para óleo combustível um pouco distante do cais. Há um armazém com 1.250 metros quadrados, para carga geral, pertencente à Cia. Docas do Ceará.

Além de mais nove, de propriedade de terceiros, com capacidade de cerca de 200.000 sacos de 60 quilos. Há, ainda, um outro, destinado a armazenar mercadorias inflamáveis, à distância de 14 quilômetros.

Nas atuais condições, os navios só podem sair do porto em maré alta, com uma carga máxima de 2.000 toneladas de sal".

11/4/81: "O Governador Virgílio Távora, vai encaminhar, na próxima segunda-feira, à Assembléia Legislativa, mensagem pedindo autorização para contratar junto ao FINEP empréstimo no valor de Cr$ 21 milhões 130 mil cruzeiros para execução do **"Plano de Desenvolvimento Integrado da Área Influência do Porto de Camocim"**.

O projeto objetiva a implantação do porto de Camocim e a reativação do ramal ferroviário Sobral-Camocim.

Informa, ainda, que os estudos foram feitos através de convênio entre o Governo do Estado e a Portobrás, indicando a viabilidade técnica e econômica do projeto.

O Cel. Virgílio Távora, antes de deixar o Governo, em entrevista que concedeu à imprensa, declarou o seguinte: "A única coisa que não consegui realizar no meu governo foi a dragagem do porto de Camocim e a reativação do ramal ferroviário".

É lamentável que os camocinenses deixaram passar em branco uma ótima oportunidade que tiveram, de pedir a dragagem do porto, ao tempo do ex-Presidente Castelo Branco, um cearense de alto gabarito que chegou ao posto máximo, isto é, à Presidência da República e que lá permaneceu por muitos anos.

Na verdade, a situação econômico-financeira do Brasil, no momento, não permite acréscimos de despesas.

A nação está atolada na maior crise da sua história.

A dívida externa é a maior do mundo e o Brasil não está podendo, no momento, pagar nem sequer os juros.

A dívida interna, por sua vez, é também astronômica.

Mas, apesar de tudo, nós lemos diariamente na imprensa: saiu bilhões para isto e bilhões para aquilo.

O Ministro dos Transportes alega que não tem dinheiro, mas o Ministro do Interior tem, pois acaba de terminar a dragagem do "Lagamar", em Fortaleza, onde foram gastos 4,8 bilhões de cruzeiros, no prazo de dois anos e meio.

E o porto de Camocim é muito mais importante do que o Lagamar.

O jornal "O Povo" publicou o seguinte:

"Procedente de Manaus chegou ontem a Fortaleza o engenheiro Raul Cabral Sá, um dos diretores da Portobrás.

Indagado sobre as propaladas obras de reativação do porto de Camocim, Raul Sá disse que "a Portobrás está na expectativa de estudos que o Governo do Estado mandou proceder acerca da potencialidade econômica da área a que serve aquele ancoradouro de modo a definir as cargas que seriam transportadas através dele. Somente depois disso é que a Portobrás decidirá quanto à viabilidade do investimento".

Ficou bem definido, pelo Dr. Raul Sá, **que não existe recursos financeiros para investir no porto de Camocim,** pelo menos a médio prazo. O mais importante, acentuou, seria a dragagem para aprofundar a barra, mas os estudos efetivados pelos laboratórios de hidráulica da Portobrás **indicam problemas de ordem técnica que reclamam vultosos investimentos.**

E isto, de momento, inexiste.

O porto de Camocim já foi estudado tantas vezes que acho que o dinheiro despendido nesse serviço já dava para dragá-lo.

É como o problema da seca, não se acha uma solução viável.

Quer você queira, quer não, dragar é a solução.

Enquanto a dragagem não vem poderemos melhorar a situação do porto tomando as seguintes providências:

a) consertando a rachadura que apareceu no cais acostável,
b) aproveitando o inverno e os operários dos bolsões da seca para plantar salça nos morros de areia e mangue à margem do rio Coreaú, bem em frente à barra, do Outro Lado,
c) é preciso balizar o canal colocando bóias nos bancos de areia a fim de os navios não encalharem. Com a maré baixa a "croa" do meio do rio é cada vez mais visível.

A Marinha Mercante também está sofrendo os efeitos da grave crise por que passa o país.

Em vários Estados existem muitos navios cargueiros parados, encostados, por falta de carga. Em Fortaleza permanecem dois cargueiros que há vários meses estão parados no ancoradouro e com a tripulação desembarcada.

UMA SOLUÇÃO VIÁVEL

E qual seria a solução viável para Camocim?

O uso intensivo de navios de pequeno calado ou, como se usou antigamente, navios de fundo chato, como era o "Camocim", que fazia a linha semanal (C... mocim-Fortaleza.

Os interessados poderiam escolher a sua própria carga. Exemplo: sairia d... Camocim um navio com o carregamento de sal para S. Luis e Belém. Na volta traria madeira de Belém e arroz do Maranhão. Levava um carregamento de ... para Salvador e Recife e, na volta, traria feijão, batata inglesa, café e açúcar.

Com boa vontade e desejo de progredir, Camocim aos poucos poderia ... tornar um entreposto comercial, como Hong Kong, na China, que não produ... nada, mas que comercializa muito.

Sobre o porto de Camocim o autor publicou artigos nos seguintes jorn... de Fortaleza: "Unitário", de 31/10/56; "O Povo", de 10/7/58 e na revista "... Observador Econômico e Financeiro", do Rio de Janeiro, edição 247, de setembro de 1956, páginas 57/8, subordinado ao título "Porto de Camocim".

Por este trabalho recebemos uma remuneração em dinheiro.

Mantivemos também correspondência postal telegráfica com as seguintes autoridades:

- De Pedro Ferreira Moreira, Capitão-de-Corveta do Ministro da Ma... nha, Sr. Alves Câmara. Data: 24.1.57.
- De Gilberto Canedo Magalhães, Diretor-Geral do Departamento ... Portos, Rios e Canais. Data: 10.12.56.
- De Colombo de Sousa, Deputado Federal. Datas: 22.10, 2 e 13.12...
- De Pinto Filho, jornalista. Data: 14.10.56.
- De Murilo Aguiar, Prefeito Municipal. Datas: 26.9 e 27.12.56.
- De Parsifal Barroso, Ministro do Trabalho. Datas: 5.10 e 8.12...
- Do General Onofre Gomes de Lima, Senador da República. Datas: 27.11.56, 17 e 19.3.57.
- De Figueiredo Correia, Deputado Federal. Data: 25.1.80.
- Do Cel. Virgílio Távora, Governador do Estado. Data: 20.12.79.
- De Amorim Amora Câmara, Presidente da Associação Comercial ... Sobral. Data: 16.10.56.
- De Luiz Antônio Ribeiro de Medeiros, Chefe de Gabinete do Presidente da Petrobrás. Data: 16.10.56.

ORAÇÃO

Senhor Bom Jesus dos Navegantes.

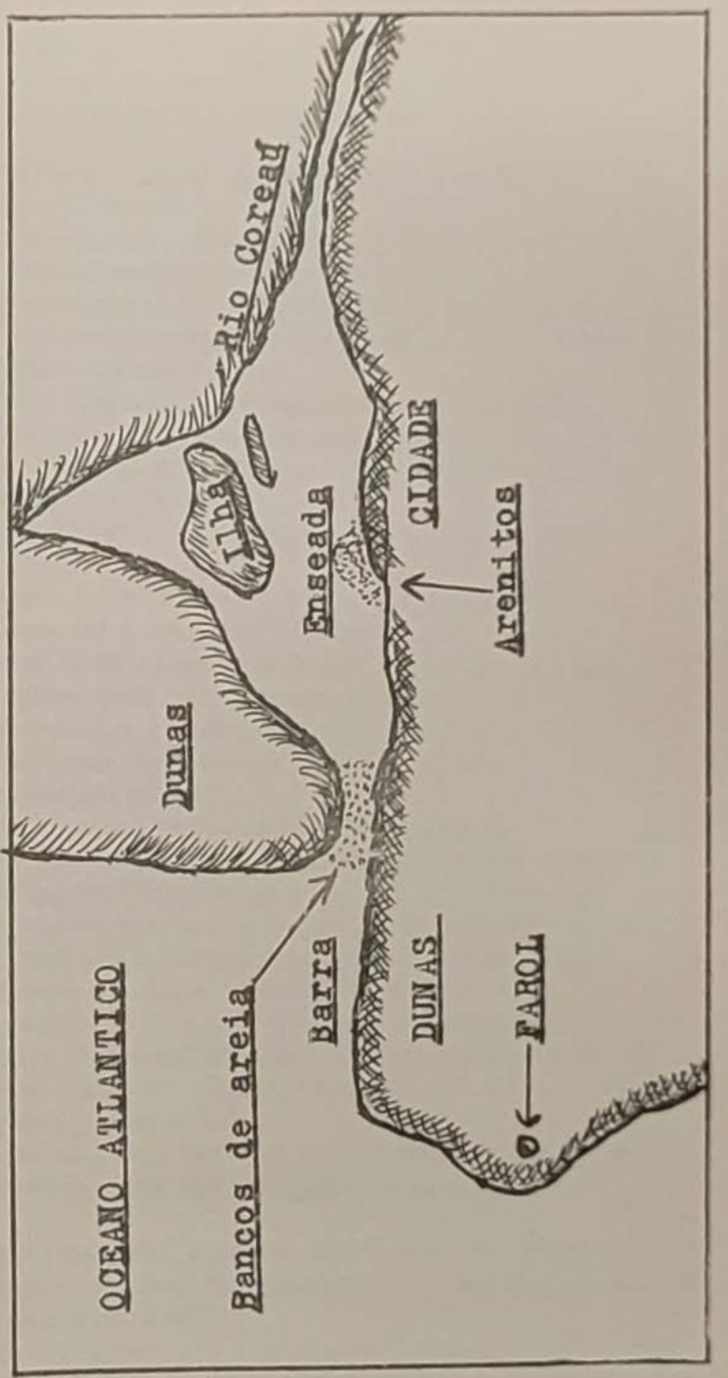
Vós que estais de pé no altar-mór da nossa Igreja-Matriz.

Vós que tendes os braços bem abertos aos navegantes, em sinal de ... lhimento.

Volvei o Vosso olhar para nós e perdoai as nossas faltas e os nossos pecados.

Esquece as nossas ofensas e faz com que os navios voltem a entrar ... nosso porto.

Aceitaremos, de bom grado, o que for resolvido. Amém.



Mapa do Porto de Camocim

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE CAMOCIM – ESTA BANDEIRA É SUA

Na verdade não existe propriamente uma campanha em favor da dragagem do porto de Camocim.

O que tem havido, até agora, são iniciativas isoladas, geralmente pela imprensa, sem nenhum resultado prático.

Incontestavelmente foi o Prefeito Murilo Aguiar que, com aquele seu espírito empreendedor, conseguiu que o Governo Federal mandasse construir o armazém do porto e o cais acostável.

E foi só. A dragagem ainda é um assunto a ser resolvido.

Achamos que deveremos lutar pela realização de nossos legítimos interesses e que a luta só deve terminar com a concretização, de fato, da dragagem da barra e da enseada do porto.

Não vamos parar nem esmorecer, nem adiar a solução de tão magno problema.

Deveremos voltar à carga, com duras e obstinadas pelejas, cada vez mais resolutas, mais fortes e com maior entusiasmo.

Esta, sem dúvida, é uma bandeira a ser desfraldada pela nossa Associação Comercial, representante maior do peso da economia do município.

Os comerciantes e industriais, quer importadores, quer exportadores a ela vinculados, serão, incontestavelmente, os maiores beneficiários com a realização de tão almejada medida.

Por isso mesmo devemos multiplicar e fortalecer o nosso entusiasmo com bastante força de vontade, espírito de iniciativa e liderança para levarmos a bom termo essa campanha tão meritória.

Façamos, pois, com urgência, um pedido ao Governo Federal, através do Governo do Estado, para mandar dragar o porto de Camocim.

Não importa quantas vezes tenhamos recebido "NÃO".

Isto será feito por meio de memorial assinado pela Associação Comercial de Camocim em íntima colaboração com os comerciantes e Prefeitos dos seguintes municípios: Camocim, Granja, Chaval, Coreaú, Uruoca, Massapê, Senador Sá, Martinópole e Viçosa do Ceará.

Estes são os municípios que constituem a área de influência do porto.

As razões invocadas para a dragagem são as seguintes:

a) carecemos, com urgência, de aumentar o movimento de carga e descarga do porto e, para isso, precisamos desintupi-lo, pois porto entupido não entra carga;
b) não necessitamos de mais estudos, pois já foram feitos vários;
c) é do interesse do desenvolvimento dos nove municípios que assinam este memorial;

d) é um direito legítimo que nos assiste como brasileiros e contribuintes de impostos para os cofres da nação;

e) o governo não pode continuar negando, anos a fio, o dinheiro necessário para a execução desta utilíssima obra, porque somos parte integrante do Brasil e, como tal, temos direito ao nosso desejo incoercível de prosperar e progredir;

f) nós, os nordestinos, fomos, nas últimas eleições, os eleitores que mais contribuíram para a vitória que deu a maioria ao PDS no Congresso Nacional;

g) o engrandecimento de Camocim, no passado, se deveu exclusivamente ao funcionamento de seu porto;

h) considerando que a dragagem é um trabalho lento e demorado, que levará muitos meses, o Governo não irá desembolsar este dinheiro de ums só vez e, sim, aos poucos, mês a mês, não pesando, pois, tanto no orçamento da despesa;

i) o Governo está fazendo uma economia mensal de 17 bilhões de cruzeiros com a desativação dos bolsões da seca e bem que poderá aplicar parte desta economia na dragagem do porto de Camocim, uma obra de desenvolvimento e de grande utilidade social;

j) o dinheiro para custear esta obra também poderá sair a fundo perdido dos cofres do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, pelo FINSOCIAL, pois seca, fome, desemprego, pobreza endêmica, mortalidade infantil, analfabetismo e subdesenvolvimento também se combatem com a implantação de indústrias e um porto funcionando é como se fosse uma grande indústria.

NOTA MUITO IMPORTANTE

A dragagem deverá começar pela entrada da barra, que é o lugar mais raso e mais estreito.

O senador Virgílio Távora estará em Brasília disposto a nos ajudar.

Se, desta vez, ainda, o Governo não nos atender, deveremos apelar para a SUDENE (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste).

Este órgão foi criado com a missão específica de **desenvolver o Nordeste**. Nós estamos no Nordeste e o caso é de **desenvolvimento**.

O Superintendente da SUDENE é um **cearense**, o Sr. Valfrido Salmito.

O jornal "O Povo", de 18/5, publicou o seguinte:

COMITIVA DE CAMOCIM

Depois de conceder uma entrevista coletiva na sala de embarque internacional do aeroporto Pinto Martins, o Ministro Mário Andreazza deslocou-se para o Palácio da Abolição, a fim de assinar convênios com o Governo do Estado, acompanhado do Governador Gonzaga Mota e do Vice-Governador Adauto Bezerra.

Ao penetrar no saguão do aeroporto o Ministro do Interior foi recebido por um grupo, que veio do Município de Camocim com banda e faixas. Em duas das faixas liam-se: "Andreazza Presidente com cheiro de Nordeste" e

"Andreazza, só há solução quando conhecemos de perto o problema. Você conhece". Mas, antes de receber a homenagem do grupo camocinense, Andreazza conversou – andando – com a Prefeita Ana Maria Veras.

E qual foi a causa principal do esvaziamento do porto e desativação do ramal ferroviário?

A principal causa do esvaziamento do porto e desativação do ramal ferroviário não foi a falta de dragagem. Foi, por coincidência, a ligação de Fortaleza com Sobral, quer por estrada de ferro, quer por estrada de rodagem.

Os passageiros e as cargas que vinham de Crateús, quando chegavam a Sobral, dobravam à direita e seguiam para Fortaleza. Isto tanto acontecia na ida como na volta.

O porto de Camocim, conseqüentemente, tornou-se desnecessário.

E era muito mais prático se viajar de trem ou de ônibus do que esperar navios que demoravam demais e cujos embarques eram muito complicados.

Recapitulando:

1931 e 1932 – Uma seca que durou dois anos.

O Governo Federal premido pela necessidade, urgente, de socorrer os flagelados, resolver autorizar ao DNOCS a construir a BR-116, ligando Salvador a Fortaleza e a BR-222, ligando Fortaleza a Teresina, no Piauí. Autorizou, também, à RFFSA a fazer a ligação ferroviária da cidade de Fortaleza com a cidade de Sobral.

Em novembro de 1933 se concluiu a ligação Fortaleza-Sobral, por estrada de rodagem, construída na base da piçarra e os primeiros ônibus e caminhões começaram a trafegar entre aquelas duas cidades.

Nessa mesma época os trilhos da estrada de ferro já alcançavam a cidade de Itapipoca.

Começou aí a derrocada do porto de Camocim e também, como não poderia deixar de ser, do seu ramal feroviário.

A primeira vítima dessa ligação foi a Agência do Banco do Brasil em Camocim que, tendo visto seus negócios diminuírem, a cada dia, foi obrigada, pela força das circunstâncias, a fechar as suas portas.

Em seguida foi o porto.

Sem cargas para apanhar, os navios passaram a evitar o porto de Camocim.

Depois, já em 1977, chegou a vez do ramal que, também, se tornou deficitário e a RFFSA houve por bem mandar desativá-lo.

Nessa época, pelo menos, duas firmas comerciais de destaque foram à falência.

E começou, então, um verdadeiro êxodo de famílias de Camocim que se mudaram para Fortaleza, com cargas e bagagens.

Se estudarmos a situação demográfica do município baseados nos recenseamentos de 1970 e de 1980, verificaremos que a população desta área tem aumentado de maneira lenta.

A cidade de Camocim ocupa, atualmente, o décimo segundo lugar na relação de cidades mais populosas do Estado, excluindo a Capital.

– Fica, por exemplo, abaixo da cidade de Crateús, cuja população ultrapassa a de Camocim em mais de 10 mil habitantes.

HISTÓRIA DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA EMPRESA LORENTZEN

A. Fernando Barros

A cidade de Camocim, situada no extremo norte do litoral cearense, está vinculada a um dos fatos mais importantes da conquista portuguesa no Norte do Brasil.

Foi ali, na embocadura do seu rio, que Jerônimo de Albuquerque em 1614 estabeleceu o seu Quartel General antes de expulsar os franceses da ilha de São Luis fundando, ainda, 15 milhas ao Sul, na encosta de um morro hoje chamado Jericoacoara, o forte de Nossa Senhora do Rosário.

Realizada a conquista do Maranhão pelos portugueses e nomeado Jerônimo de Albuquerque seu primeiro donatário, Camocim voltou às suas primitivas condições de aldeamento de índios.

Nesta situação permaneceu por longo tempo, tornando-se mais tarde apenas ponto de passagem dos povoadores portugueses que penetravam no norte do Ceará, para se estabelecer no vale do Coreaú e serra da Ibiapaba.

Praticamente, só em 1878, depois da chegada da comissão que veio construir a Estrada de Ferro Camocim-Sobral, foi que a povoação começou a desenvolver-se com a vinda de famílias de Granja e adjacências, interessadas nos trabalhos da construção.

Chegando a linha férrea a Sobral em 1882, passou a encaminhar-se, daí em diante, para o porto de Camocim o movimento de importação de mercadorias, bem como o de exportação de produtos da região, que até então se realizava pelo porto de Acaraú.

O maior movimento do porto de Camocim ocorreu, entretanto, durante o ciclo da exportação da borracha amazônica, o qual se estendeu até 1914, quando teve início a primeira guerra mundial.

Nesse período verificou-se a exportação, em larga escala, de bois e outros produtos alimentícios, para o abastecimento dos mercados de Belém e Manaus.

Por incrível que pareça, os fretes marítimos resultantes desse comércio permitiram formar uma empresa de navegação que chegou a constituir-se de cinco vapores: Rio, Ipu, Sobral, Camocim e Crateús.

Essa companhia, que se denominou "Empresa Lorentzen" e ainda hoje com sede em Oslo, Noruega, teve uma curiosa história.

No ano de 1890, o capitão M. L. Lorentzen, velho marinheiro norueguês, emigrou para o Brasil, fixando-se no Rio Grande do Sul.

Dentro de suas habilitações de marinheiro, iniciou-se na pequena navegação fluvial entre o Rio Guaíba, Lagoa dos Patos e o Porto do Rio Grande. Mais tarde arrendou um pequeno vapor de nome "Norte" e, com este, estendeu suas rotas a outros portos marítimos, inclusive o Rio de Janeiro, para onde, por vezes, fazia transporte de burros destinados à Limpeza Pública do antigo Distrito Federal.

Nos meados de 1900, como que acertando com o caminho da fortuna, aportou a Camocim com um carregamento de mercadorias, justamente na época do transporte de gado para o Pará, o qual tinha sua maior intensidade nos meses de maio a dezembro.

Não regressou ao Rio Grande. Engajou-se, desde logo, no transporte de bois e ali ficou até o fim do ano.

Esse transporte, então era feito pelos vapores Rio Formoso, da Companhia Pernambucana, e Continente e Ocidente, da Companhia Maranhense.

Nos começos de 1901, era o capitão Lorentzen o primeiro que chegava a Camocim com o seu pequeno "Norte".

Em 1902, em lugar do "Norte", o ativo norueguês se apresentava com navio de maior tonelagem e já de sua propriedade – o "Rio", de convés corrido e com capacidade para transportar 600 bois de cada viagem.

Daí em diante, prosseguiu o desenvolvimento da pequena empresa, já então denominada "Lorentzen".

Em 1905 chegava fabricado nos estaleiros de Oslo o "Ipu", com disposições apropriadas à natureza do transporte a que era destinado, podendo conduzir 700 bois. Em 1908, veio, também, fabricado em Oslo, o "Sobral", esse já podendo comportar 1200 bois. Em 1909, chegou o "Camocim", de igual capacidade e, em 1910, o "Crateús", de tipo idêntico.

Os navios eram registrados na Capitania dos Portos do Pará, mas o seu escritório central tinha sede em Camocim, dirigido por um norueguês de nome Bjorn Bugge e auxiliares da mesma nacionalidade. Os serviços de despachos marítimos e capatazia estavam a cargo da "Casa Bancária Nicolau Carneiro".

O frete de um boi para o Pará era de 20 mil réis e de 50 mil réis para Manaus.

Em 1908, coincidindo com a chegada do "Sobral", a Empresa Lorentzen sofreu o primeiro e único revés – naufrágio do velho "Rio", na foz do Jaguaribe, em Aracati. A empresa foi, porém, indenizada por um seguro marítimo.

A partir de 1909, com o aumento da frota, os navios passaram a ser reparados em estaleiros noruegueses, seguindo, anualmente, um de cada vez.

Como acima referimos, o período de maior intensidade na exportação de bois era de maio a dezembro. Assim, nos meses de janeiro a abril, alguns dos navios se empregavam em outros transportes no mar das Antilhas.

Não devemos pensar que os grandes lucros auferidos pela Empresa Lorentzen resultasse do monopólio que ela, porventura, estabelecera no transporte de gado. Tal não ocorreu. Para termos uma prova disso basta referir-se o seguinte fato: a firma J. Adonias e Cia., de Camocim, fretou uma vez o "Ipu" para uma viagem por 11 contos e ganhou 22 no negócio que fez.

Ao começar a guerra de 1914-1918 foram três navios vendidos para a Europa, ficando a Empresa apenas com o "Camocim" que, por sua vez, foi fretado à China. Encerram-se, desse modo, as suas operações no porto de Camocim.

O capitão Lorentzen atualmente detém a direção da Nopal Line, importante companhia que faz um serviço quinzenal entre os portos do Golfo do México, Brasil, Uruguai e Argentina.

Camocinense amigo. Está aqui, nesta história, um exemplo a ser imitado.

Nós nos apegamos muito ao trem, mas a nossa vocação é para o mar. O futuro de Camocim está no mar.

HAVERÁ SOLUÇÃO PARA O PROBLEMA DA SECA?

Hospital-Maternidade

Por falar em seca, eu me lembrei daquela história da Bíblia, que conta o seguinte: "O Faraó teve um sonho. Parecia-lhe que estava na margem do rio, do qual saíam sete vacas, muito formosas e gordas, as quais pastavam nos lugares palustres. Saíam, também, outras sete do rio, desfiguradas e consumidas de magreza, as quais pastavam na mesma margem do rio em lugares cheios de ervas; e estas devoravam aquelas, que eram belas de aspecto e gordas de corpo. Tendo o Faraó despertado, adormeceu novamente e teve outro sonho: sete espigas saíam do mesmo caule, cheias de grãos e formosas; nasciam também outras tantas espigas delgadas e queimadas do chão, as quais devoravam todas as primeiras, que eram tão belas.

Despertando o Faraó do sono e tendo amanhecido cheio de pavor mandou reunir todos os adivinhos do Egito e todos os sábios; e, estando reunidos, contou-lhes o sonho e não havia quem lho explicasse.

O Copeiro-mor levantou-se e disse que conhecia um jovem hebreu capaz de decifrar o sonho.

Imediatamente José foi chamado e apresentado ao Rei, que disse: "Tive um sonho e não há quem saiba explicá-lo. Ouvi dizer que tu sabes fazê-lo sapientíssimamente". "Não eu, mas Deus, respondeu ao Faraó. – O Faraó, pois, contou o que tinha sonhado. José respondeu: "O sonho do rei reduz-se a um só. Deus mostrou ao Faraó o que está para fazer.

As sete vacas formosas e as sete espigas cheias, são sete anos de abundância; e no sonho têm a mesma significação. As sete vacas magras e macilentas e as sete espigas delgadas e queimadas de suão, são sete anos de fome, que estão para vir. Isto é um sinal certo de que se há de executar a palavra de Deus.

Recomendo que se mande guardar todo o trigo debaixo do poder do Faraó e assim tenha-se preparado para a futura fome dos sete anos de seca". (Gênesis)

Aqui no Brasil o Centro Tecnológico Espacial de São José dos Campos, São Paulo, previu, com bastante antecedência, em carta endereçada aos Governadores nordestinos, o atual período de seca de 1979/85.

E disse mais, que a coisa se repetirá em 1992.

Parece que ninguém acreditou na previsão do C.T.A.

"O professor José Alberto Magalhães Bastos, ex-integrante do corpo docente da Universidade Federal do Ceará e estudioso do assunto, argumenta com base em levantamentos que de 1614 a 1983 não se registrou nenhuma seca que durasse seis anos consecutivos.

Para melhor compreender o estudo da distribuição das secas neste Estado, há necessidade de estudo retrospectivo do fenômeno. O fenômeno de secas de cinco anos consecutivos é raro.

De acordo com as anotações realizadas por meteorologistas, de 1614 a 1983, só foram observadas duas secas de cinco anos seguidos. A primeira em 1790-1794 e a segunda no período de 1979-83.

Baseado nas anotações registradas, o intervalo do início dos registros observados foi de 176 anos (1614 a 1790).

Na verdade não se sabe em que ano ocorreu uma seca de cinco anos consecutivos, antes de 1614, podendo ser este intervalo maior de 176 anos.

No segundo período, de 1790 a 1979, houve o intervalo de 189 anos. Com base nos conhecimentos atuais, a ocorrência de cinco anos consecutivos de seca poderá ser observada, aproximadamente, entre os anos de 2155 a 2168. Estas datas não são exatas, mas aproximadas. De 1614 a 1983 não houve nenhuma seca de seis anos consecutivos".

Damos, a seguir, a relação das secas acontecidas no Nordeste neste século:

Ano	1900	1931-32	1966
	1903-4	1942	1970
	1915	1951-53	1976
	1919	1958	1979-83

A média aritmética entre uma seca e outra é de seis anos.

A seca sempre nos pegou de surpresa. E vai continuar assim devido à nossa imprevidência.

Daqui a seis anos ela vai aparecer novamente, fazendo as suas vítimas talvez, quem sabe, em maior número e maior intensidade.

Os nossos administradores, até agora, não encontraram uma solução viável e eficiente.

O Governador Gonzaga Mota é da seguinte opinião a respeito do assunto: "Estou consciente da magnitude do problema da estiagem no nosso Estado e disposto a lutar pela mudança de enfoque nos programas de combate aos efeitos da seca, evitando uma visão meramente emergencial em benefício de um tratamento permanente, de longo prazo.

Enfatizo que a questão da seca não deve ser interpretada, apenas, como falta dágua, mas como algo mais amplo, envolvendo aspectos políticos, econômicos, sociais e culturais".

Mr. Hull, cônsul inglês que residiu muitos anos em Fortaleza, era um grande estudioso do assunto "seca".

Baseado em suas observações, ele disse que a seca tinha muito a ver com as manchas solares.

Disse mais que quando sopravam os ventos quentes da África, nós teríamos seca.

Ao contrário, quando o Nordeste era varrido por ventos frios procedentes dos Andes, então nós teríamos bom inverno.

A seca é um desafio.

"Miséria, fome, desnutrição, mortalidade infantil, subalimentação, sede, roupas esfarrapadas, calor sufocante e muito desespero e desesperança externados na face de jovens, crianças, adultos e anciãos, foi o triste quadro presenciado pelos deputados estaduais que visitaram três frentes de serviço no município de Caridade, a 68 quilômetros de Fortaleza. Escreveu o jornalista Paulo Tadeu. A cena tão chocante e inédita, principalmente para os visitantes, levou às lágrimas o Presidente da Assembléia Legislativa de Santa Catarina, deputado Gilson Santos.

O deputado João Borba Neto desabafou: "O que vimos aqui em Inhuporanga, nas frentes de serviço, foi um povo marginalizado, que não tem casa, emprego, roupa, alimentação e nem água para beber".

Já o jornalista Dedé de Castro escreveu o seguinte: "Andei pelo interior, onde a situação está mais para urubu do que para colibri. O pessoal dos bolsões anda caindo pelas tabelas, cortando uma fome de cachorro (cão sem dono). Comendo mal, quando come, e bebendo pior, que a água, além de pouca é salobra e barrenta. Salobra, barrenta e, geralmente, quente, porque acondicionada em tambor e lata de zinco, muitas vezes debaixo de uma árvore raquítica, dessas que não dão sombra. A gripe comendo solta e a diarréia fazendo vítimas a três por dois. Todo o mundo no maior sufoco, sem assistência médica, sem ter onde cair vivo, pois morto em qualquer lugar se cai. Um desespero tremendo. Um sufoco de cão".

Houve aquela fase em que armazéns e depósitos de gêneros de várias cidades do interior foram saqueados e roubados.

Caminhões que conduziam alimentos também foram saqueados.

Quando a coisa chegou ao pique do desespero com pessoas morrendo e outras comendo rabudos (rato do mato), gatos e xiquexique, surgiu aquela campanha salvadora da Rede Globo de Televisão, que conseguiu sensibilizar o

Brasil inteiro numa cadeia de solidariedade fraterna em favor dos irmãos nordestinos a fim de que não morressem de fome.

Esta campanha teve a cooperação da Telebrás e da Fundação Legião Brasileira de Assistência.

Então começaram a chegar dezenas de caminhões, trazendo centenas de toneladas de alimentos que passaram a ser distribuídos nos vários bolsões da seca.

Os flagelados, surpresos, começaram a sentir um confortante alívio ao verificarem que outros brasileiros, também como eles, se interessavam pela sua sorte madrasta.

Não posso deixar de mencionar, também, o esforço empreendido por dona Mirian Mota, esposa do Governador Gonzaga Mota, com sua valiosa "Missão Asa Branca".

Depois, chegou a vez do Governo com os cestões de alimentos, vendidos a preços reduzidos.

A SUDENE

Para estimular o desenvolvimento do Polígono, o Governo Federal criou a Sudene e o Banco do Nordeste do Brasil S. A.

A Sudene já plantou centenas de fábricas pioneiras, elevando, assim, em certo período a taxa de desenvolvimento do Nordeste.

Mas, o que fez ela com relação à seca?

"O Superintendente da Sudene, Walfrido Salmito, informa que o volume dágua transportada, este ano, até setembro, para abastecimento das populações mais atingidas pela seca no semi-árido, atinge já o total de 2,2 bilhões de metros cúbicos, com mobilização de uma frota de 3.251 carros-pipa. Este volume dágua equivale à capacidade máxima de acumulação de uma das três maiores barragens nordestinas -- o açude Orós.

No Programa de Emergência já se encontram alistados mais de 2 milhões de trabalhadores rurais.

Desde 1979, o Governo Federal já aplicou na execução deste programa o total de Cr$ 419 bilhões e 600 milhões de cruzeiros.

Com o objetivo de manter o trabalhador rural com suas famílias nos locais de origem, o Programa de Emergência permitiu a construção ou melhoramento de cerca de 64 mil açudes (?), aguadas e barreiros, 38 mil cacimbas e cacimbões, 7 mil barragens, mais de 2 mil poços, 111 km de sistemas de abastecimento dágua, 345 quilômetros de adutoras e subadutoras e 83 mil quilômetros de estradas (!).

A população afetada pela seca ultrapassa, atualmente, a 25 milhões de pessoas, correspondente a 70 por cento de nordestinos".

O DNOCS

E o que fez o Departamento Nacional de Obras Contra as Secas?

Segundo editorial do jornal "O Povo", "o Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), anteriormente chamado Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS), completou, em outubro, 74 anos de criação. E de existência fecunda, a despeito de suas falhas e omissões.

Trata-se do primeiro órgão oficial incumbido de combater os efeitos das longas estiagens no Nordeste brasileiro. A princípio uma entidade acanhada, padecendo de limitações de meios materiais, foi, aos poucos, engatinhando até que aprendeu a andar.

O Departamento criou uma tecnologia própria e se tornou uma escola de excelentes técnicos, que tanto tinham de competentes como de abnegados. Eram homens que viviam no campo, autênticos bandeirantes lutando e sofrendo.

Coube-lhe, com arrojo e espírito de sacrifício, construir no Nordeste as primeiras estradas de traçado com base na técnica e os primeiros grandes açudes, assim como os primeiros poços profundos e os primeiros canais de irrigação.

O seu primarismo também se fez sentir de modo intenso e altamente proveitoso no setor de piscicultura em que granjeou merecido conceito dentro e fora do país.

O Orós, o Banabuiú, o Araras, o Pentecoste, o General Sampaio, o Caxitoré, o Jaibara, o Forquilha, o Lima Campos são exemplos de reservatórios de porte construídos pelo DNOCS.

Estradas como a BR-116 e a BR-222, as principais vias que cortam o Ceará, foram fruto do trabalho penoso do antigo IFOCS, que também atuou com destaque nos demais Estados nordestinos. Cremos que até sistemas de abastecimentos dágua a entidade realizou".

E que mais fez o DNOCS?

"Somente no Ceará foram implantados importantes obras, como a válvula dispersora do açude Orós, que possibilitou a perenização do Rio Jaguaribe, a colocação das comportas do açude Banabuiú, que aumentou a capacidade de acumulação do reservatório de 1,7 bilhão de metros cúbicos, a construção dos açudes Pedra Branca, Premuoca, Carão, Realejo, Umari e Farias de Souza. A perfuração de 1500 poços e, ainda, a construção da sede da Diretoria Regional do Ceará.

Também de grande importância para o Estado é a construção do Centro de Pesquisas Ictiológicas do DNOCS, o maior centro de treinamento em piscicultura da América Latina'.

A criação de peixes, em muitos lugares, é a única fonte de proteínas dos flagelados pela seca.

Mesmo assim, o órgão dá conta de uma produção de 10 mil toneladas de pescado nos 101 açudes administrados por ele, nos nove primeiros meses deste ano".

ÁGUA... ÁGUA...

Para combater a seca o elemento mais importante, incontestavelmente, ainda é a água.

Acho que se deviam barrar todos os rios do Nordeste e poupar e armazenar, ao máximo, a água que nos cai do céu, em forma de chuva, como uma dádiva milagrosa de Deus.

Não estamos dando à água o valor que ela merece.

"O Nutec – Núcleo de Tecnologia Industrial, informa e prova que chove muito no Nordeste. E mais ainda no Ceará.

O balanço hídrico do Estado do Ceará assinala que a média anual de precipitação pluvial é de 110 bilhões de metros cúbicos, dos quais 94 bilhões se perdem pela evapo-transpiração.

Estamos desperdiçando todo esse potencial hídrico porque não tratamos a água como se ela fosse um ouro líquido.

Ainda se salvam 16 bilhões que são represados por grandes, médios e pequenos açudes".

Já o Dr. Rodolfo Paes Leme, cientista do Centro Tecnológico Aeroespacial (CTA), é de opinião "que a água existente é pouca pelo que temos de empreender um grande esforço para ampliar esse potencial hídrico, ou com chuvas ou com a transposição de bacias. As necessidades de água no mundo crescem numa proporção geométrica, o que não acontece com as chuvas.

Se pudéssemos utilizar toda a água disponível nos açudes, poços e rios só seria possível irrigar 2 milhões de hectares. E isto em um ano normal de chuvas".

Mas, o Sr. Mário Barros, técnico do Projeto Radambrasil, é de opinião que "a adoção de uma política adequada e racional no Nordeste, contribuiria para tirar a região do atual estado em que se encontra vez que há um grande manancial subterrâneo e superficial.

A constatação foi feita através de profundos estudos e pesquisas para a realização das quais foram utilizadas sofisticadas técnicas como a Percepção Remota auxiliada pelo trabalho de campo.

Baseados nesses estudos o técnico mostrou o potencial hídrico da bacia do Jaguaribe, do Rio Acaraú e do Cariri. Para ele o Ceará tem 1 milhão de hectares de terras irrigáveis e entende que se o empresariado decidisse investir em projetos dessa natureza ocorreria um mercado de emprego direto de, pelo menos, 1 milhão de trabalhadores.

Ressaltou que há grande desperdício de água no Nordeste, citando como exemplo os rios São Francisco e Parnaíba, que despejam no mar cerca de 120 mil quilômetros dágua. Observou que tal desperdício não ocorre no Estado de Israel, onde o rio Nilo, que despejava no mar 80 quilômetros, perde, no momento, apenas 16 quilômetros. Toda água é aproveitada para irrigação".

E AS VERBAS?

O jornalista J. Colombo de Souza afirma que "o DNOCS está meio esvaziado e o que falta mesmo são verbas com que se possam movimentar os inúmeros planos e projetos já existentes e que viriam, senão resolver, pelo menos melhoraria muito a situação.

Está explicada, disse ele, a atitude do Senador Roberto Campos, quando há 16 anos atrás convenceu o cearense Gal. Castelo Branco a retirar da Constituição de 1967 as obrigações constitucionais de combate às secas, conseguidas com tantos e longos esforços. Foi um golpe de morte no trabalho de obras contra as secas. O desvio dos incentivos fiscais e o esvaziamento da SUDENE, reduzindo-a a mera expectadora do nosso drama secular está na mesma linha de ação.

Com a abolição das contribuições constitucionais, as verbas para o DNOCS caíram para menos de 10 por cento.

A construção de açudes particulares em cooperação desceu para zero e a de açudes públicos e irrigação, para nada.

Durante seis anos (1972/77) não se construiu nenhum açude público no Nordeste.

A água ficou acumulada nos reservatórios porque não foram lançados os canais de irrigação. Os incentivos fiscais criados em 1962 para o Nordeste foram reduzidos a menos de 20 por cento.

Que lição nos trouxe a seca de 1983?

Que os três principais flagelos observados foram: fome, sede e desemprego.

E quais foram os mais atingidos com esses três problemas?

O agricultor pobre, justamente aquele que já não tinha nada e que com a seca ficou na miséria.

E o que se deve fazer?

Quem responde é o próprio Dr. José Oswaldo Pontes, Diretor-geral do DNOCS:

"Considero os perímetros irrigados como os meios mais eficazes de combate às secas e como caminho essencial à melhoria de vida do homem do campo.

O fundamental dentre as conseqüências da criação dos perímetros irrigados do DNOCS é que eles se transformaram, na realidade, em pólos de desenvolvimento, capazes de permitir a transferência de tecnologia para as áreas particulares à sua volta, quer elas sejam irrigadas de sequeiros ou associadas. Lembra, ainda, José Oswaldo que os resultados concretos desses programas são oferecidos em vários níveis, seja no que se refere a sementes selecionadas, matrizes e reprodutores, seja na viabilização da interiorização de agroindústrias.

O Programa de Irrigação do DNOCS apesar da grave crise climática não sofreu solução de continuidade. Nos 27 perímetros em operação nos Estados nordestinos, produziu-se o ano todo culturas como a banana, laranja, arroz, feijão, milho, cana-de-açúcar e tomate, bem como o sorgo, capim buffel e colonião, essenciais ao bom desempenho da pecuária, que também é explorada com grandes rendimentos.

Até a segunda quinzena de dezembro a produtividade dos perímetros irrigados foi a seguinte:

	Quilos
Algodão	4.573.790
Arroz	35.482.000
Banana	55.677.540
Feijão	4.245.600
Milho	4.485.900
Cana-de-açúcar	107.357.300
Sorgo	370.000
Tomate	35.087.000

A comercialização das referidas culturas atingiu cerca de Cr$ 6.028.737.120,00.

Existe, ainda, o programa de irrigação baseado em micro-aspersão, que envolve um pequeno gasto dágua e um custo de implantação considerado razoável".

A lavoura irrigada é a necessidade que vem depois da água.

Com lavoura irrigada se obtém até 3 safras por ano. Você já imaginou o cearense, que mal consegue uma safra por ano, vir a ter duas ou três?

Em Fortaleza se come milho verde todos os dias, mesmo nestes anos de seca. Donde você pensa que vem o milho? De lavouras irrigadas.

Conheço gente que trabalha em lavoura irrigada e já tem carro e televisão.

Com água e lavoura irrigada se matam dois coelhos – a falta de emprego e a fome.

E temos mais alguma coisa a fazer para combater a seca?

Na verdade temos que ensinar ao nosso rurícola:

a) como se defender dos efeitos da seca
b) como fazer lavoura irrigada
c) como fazer uma cisterna, para guardar água
d) como usar plantas xerófilas: algaroba e outras
e) como não queimar as matas
f) como guardar gêneros alimentícios em silos.

IRRIGAR É A SOLUÇÃO

O jornal "O Povo" publicou um editorial muito interessante sobre irrigação.

Depois de tecer longos comentários sobre o uso bem sucedido da irrigação nos Estados Unidos, em Israel e na Espanha, ele diz o seguinte: "O que advém de todo esse trabalho é um exuberante exemplo de otimismo, de trabalho criador e de capacidade gerencial. Exemplo que consolida a convicção, já entranhada em nossa gente, de que a viabilidade econômica do Nordeste não é apenas figura de retórica. Temos mais uma razão para nos fixarmos na idéia de que a irrigação é o meio que deve ser utilizado, tanto para produzir alimentos, quanto para criar oportunidades de emprego na área rural.

No caso do Ceará, há que deixar de lado o vezo de considerar faraônicas ou economicamente inviáveis os projetos que, pelas dimensões e pela essencialidade, representam um compromisso do tempo que vivemos com o futuro. Nesse plano está a transposição das águas do São Francisco, como sonhado por Marques Macedo em meado do século passado, e a retomada da grande e da média açudagem, dentre cujos projetos vultam os do Castanheiro, no Salgado; do barramento do Rio Figueiredo, afluente do Jaguaribe; do Trussu, que permitirá a irrigação de todo um sistema de lagoas; a retificação do leito do rio Jaguaribe, em Iguatu e o abastecimento dágua desta cidade; o Patu, em Senador Pompeu; do Tejussuoca, Frios, Melancias e Riacho do Paulo, na bacia do Curu; do Serrote, Taquara, Poço Comprido, Sem Nome, Jurugutu, na bacia do Acaraú e, finalmente, o Paula Pessoa, na bacia do Coreaú.

Com a construção desses açudes, todos já projetados, seriam substancialmente acrescidas as reservas dágua de superfície, nos grandes vales do Ceará. Mas, a água em si, a despeito do que se tem dito por aí afora, sem maior reflexão, não é solução para os nossos problemas. A solução consiste, bem o sabemos, em fazer novas reservas dágua e, em seguida, partir para irrigar terras, disputando cada gota dágua com o sol. Irrigar, no Nordeste, está mais que evidente, é irrigar em condições mais favoráveis que as verificadas no sul da Espanha e nas Canárias. Podemos, pois, com as águas de superfície, incorporar ao processo produtivo nada menos de 250 mil hectares de terras. Com a transposição das águas do rio São Francisco, projeto de que não devemos abrir mão, as possibilidades aumentarão ainda mais. É preciso irrigar. E irrigar através de projetos viáveis em torno dos quais se unam os órgãos públicos regionais e o setor privado".

PROJETO SERTANEJO

O DNOCS vem desfraldando, há 5 anos, a bandeira do Projeto Sertanejo.

Como já disse o Dr. Gonzaga Mota, Governador do Estado, somente água não resolve o problema da seca, porque esse problema tem raízes muito mais profundas.

A falta de terras, a ignorância, o analfabetismo, a falta de iniciativa e de visão, são fatores que contribuem, poderosamente, no sentido de se manter um estado de pobreza generalizada e de resistência muito débil aos terríveis efeitos das secas periódicas que assolam o Nordeste.

Para tentar resolver, em parte, esse problema, foi criado o "Projeto Sertanejo", que se propõe a dar terras e assistência técnica aos nossos rurícolas.

"Já instalou, por exemplo, 107 núcleos. Elaborados 15.200 projetos de investimentos e contratados mais 10.000 beneficiando 147.200 hectares. Foram adquiridos 74.100 bovinos, 60.000 caprinos e 10.200 máquinas e implementos agrícolas. Foram, também, instalados 11.000 pontos dágua, gerando 86.200 empregos e construídas 4.600 unidades residenciais na zona rural".

Considerando que os agricultores pobres assistidos pelos bolsões da seca atingiram a elevada quantidade de 2 milhões e 500 mil, o que o "Projeto Sertanejo" fez, até agora, foi apenas arranhar o problema.

Torna-se evidente a necessidade de providências muito mais abrangentes.

Precisamos deflagar uma verdadeira guerra aos efeitos da seca e à pobreza endêmica.

O "Projeto Sertanejo" e o "Polonordeste" serão absorvidos pelo "Projeto Nordeste" ou "Nordestão".

O Projeto Nordeste será financiado, na base de 60 por cento, pelo Banco Mundial.

"os covardes nunca tentam; os fracos desistem no meio do caminho; só os fortes prosseguem."

COMO SE PODE?

Rita de Cássia Feitosa

Entender o luxo, enquanto há fome,
Entender o orgulho, enquanto a humildade enobrece,
Entender a incredulidade, enquanto a fé é sublime,
Entender a mentira, enquanto a verdade é bela,
Entender a vingança, enquanto o perdão é fundamental,
Entender a maldade, enquanto o bem é divino,
Entender a escravidão, enquanto a liberdade é essencial,
Entender a ira, enquanto o amor é básico,
Entender a violência, se ela destrói,
Entender o suicídio, se tantos pedem mais um dia de vida
E entender a DEUS, se não compreendemos o próximo?

"Pedi a Deus para ser forte, a fim de executar projetos grandiosos, e Ele me fez fraco, para conservar-me humilde,

Pedi a Deus que me desse saúde para realizar grandes empreendimentos, e Ele me deu a doença para compreendê-lo melhor,

Pedi a Deus riqueza, para tudo possuir e Ele me deixou pobre, para não ser egoísta,

Pedi a Deus poder, para que os homens precisassem de mim, e Ele me deu humildade,

Pedi a Deus tudo, para gozar a vida, e Ele me deu a vida, para gozar de tudo.

Senhor, nada recebi do que pedi, mas deste-me tudo o que eu precisava."

(Estas linhas foram encontradas no bolso de um soldado americano morto em campo de batalha).

UM POUCO DE PSICOLOGIA

Mas, finalmente, o que é psicologia?

De acordo com o Dicionário de Caldas Aulete "Psicologia é a ciência que estuda a alma, o psiquismo, o espírito humano como um conjunto de idéias, sentimentos e determinações. Ciência dos fenômenos mentais ou da experiência interna.

Psicologia do subconsciente, a que explora a camada profunda que, sob a camada superficial consciente, influi, decisivamente, sobre a vida humana."

Nós poderemos ser um psicólogo nato ou de aprendizado.

Baseado em estudos de psicologia nós poderemos saber o que o nosso próximo pensa, ou que pretende fazer ou, também, o que ele julga de nós.

Para tanto nós precisamos estudar, em profundidade, as diversas mutações da sua face, do seu olhar, de seus gestos. Observamos a sua voz, as suas palavras, as suas afirmações ou evasivas. Se ele está de boa vontade ou de má vontade.

Se lhe aceita ou repele. Se concorda ou discorda. Se, com a sua presença, ele se sente tranqüilo ou impaciente. Se com freqüência lhe diz não ou então se mostra "do contra".

A esta altura você já pode saber com quem está lidando.

E um homem prevenido vale por dois.

Se ele é do contra, não insista, é tempo perdido.

Procure outra solução para o caso.

Faça como a água da chuva: ela sempre encontra uma saída.

Se você é dos tais que deseja resolver seus problemas com grosseria e discussões, você está perdendo seu tempo e a questão.

A delicadeza é um lubrificante que abre todas as portas.

A vida é cheia de problemas. Cada vez mais problemas e cada vez mais difíceis.

Existem problemas que nós estudamos, dissecamos e, finalmente, os consideramos insolúveis.

Mas, não desanime.

Muitos problemas difíceis vão indo, com paciência e jeito e acabam sendo solucionados.

Mas aí nós já teremos que lubrificá-lo com um sentimento profundo da alma chamado fé.

O PODER DO PENSAMENTO

E a sorte?

A sorte nós é que a fazemos.

O homem é o que são os seus pensamentos de todos os dias.

Se você pensa naquilo que é bom, que é nobre, que é justo, que é direito...

Se você pensa na prosperidade, no progresso e no sucesso.

Você terá, conseqüentemente, prosperidade, progresso e sucesso.

Se, ao contrário, você passa o dia pensando em pobreza, doença, infortúnio... você terá doença, pobreza, infortúnio.

Por quê?

Porque você passa o dia todo gravando, no seu subconsciente aquelas coisas desagradáveis que serão realizadas pelo mesmo, o qual obedece, cegamente, o que lhe ordena o seu dono.

O PODER DO HÁBITO

"O hábito é uma segunda natureza".

Adquira bons hábitos e você será feliz.

Seja paciente. E faça disso um hábito.

Seja humilde. E faça disso um hábito.

Seja temperante. E faça disso um hábito.

Seja caridoso. E faça disso um hábito.

Seja um fujão do pecado. E faça disso um hábito.

E você será feliz.

O PODER DA FÉ

"Todo o que disser a este monte (leia-se problema, dificuldade), tira-te daqui e lança-te no mar e não hesitar no seu coração, mas tiver fé de tudo o que disser seja feito, lhe será feito. Por isso vos digo: Todas as coisas que pedirdes orando, crede que as haveis de conseguir e que as obtereis". Marcos, Cap. XI, Ver. 23/5.

A fé é uma idéia, uma crença, que se coloca na cabeça.
A fé remove montanhas.
A fé é a mola mestra que move o mundo.
A fé é a energia de Deus.
Use-a e você será feliz.

IMPORTANTE: Se tudo o que você fizer na vida não conferir, não examinar e não verificar... você se arrependerá.

DITOS E PROVÉRBIOS POPULARES

Ditos e provérbios são manifestações folclóricas da cultura e sabedoria populares.

Vejamos alguns exemplos registrados durante o correr dos anos:

Cada um sabe onde o sapato lhe aperta
Amor com amor se paga
Deus escreve certo por linhas tortas
A economia é a base da prosperidade
Mais depressa se pega um mentiroso do que um coxo
Você vai ver com quantos paus se faz uma cangalha
Os olhos são a janela da alma
Só os bêbados e os tolos falam a verdade
Carreira de velho é choto
Vai de vento em popa
Não sirvo de remédio
Tristeza não paga dívidas
O hábito é uma segunda natureza
Quem não chora não mama
Quem não pede Deus não ouve
Quem a boca de meu filho beija a minha adoça
Portador não merece pancada
Uma mãe é para 100 filhos, 100 filhos não são para 1 mãe
Engole um boi e se engasga com um mosquito
Não há vitória sem luta
O segredo é a alma do negócio
Nem tanto ao mar, nem tanto à terra

Casa de ferreiro, espeto de pau
A pressa é inimiga da perfeição

Vintém poupado, vintém ganho
Plantei macaxeira nasceu maniva, de ladrão de casa ninguém se livra
Tão certo como 2 mais 2 são quatro
Dorme como um porco
O feitiço caiu por cima do feiticeiro
Boa vontade e ponta de cigarro são o que mais se perde
Depois da tempestade vem a bonança
Unidos que nem cão com gato
Devagar se vai ao longe
Brasileiro só fecha a porta depois de roubado
Quem atira com pólvora alheia não toma chegada
Quem te viu e quem te vê
Quem de uma escapa, cem anos vive
Quem não arrisca não petisca
Quem tem capa escapa
Quem morre de véspera é peru
É surda como uma porta
Tem vista mas não vê tem olhos mas não enxerga
Enganchou com o carro no toco
Quem nunca comeu mel, quando come se lambusa
O risco que corre o pau corre o machado

Alegria de pobre dura pouco
Fiado nem a meu cunhado
Insista, persista, não desista,
que seu dia chegará
Quem dá ao pobre empresta a Deus
Dinheiro de sacristão cantando
vem, cantando vão
A vida é um osso duro de se roer
Entre um quente e dois ferventes
Comidas que muitos mexem,
ou sai insossa ou salgada
Há males que vêm para o bem
Nunca é tarde para amar
Cavalo dado não se abre a boca
Amizade não se impõe,
conquista-se
Quem semeia ventos
colhe tempestades

Quem vai ao vento perde o assento
Sujo que só pau de galinheiro
É como rabo de cavalo:
só cresce para baixo
Em tempo de murici,
que cada um cuide de si
Dois bicudos não se beijam
Quem bota pobre pra frente
é topada

Na terra de cego quem tem
um olho é rei
Onde foi casa sempre é tapera
Mais vale uma pomba na mão
do que duas voando
Cobra que não anda
não engole sapo
Lé com lé e cré com cré
Cada macaco no seu galho
Água mole em pedra dura
tanto bate até que fura

Matos tem olhos e
paredes têm ouvidos
Em terra de cego
quem tem um olho é rei
Mais vale quem Deus ajuda
do que quem cedo madruga

Mulher e cachaça em toda
parte se acha
Mais vale só do que
mal acompanhado
Não há pressa que Deus não acuda,
nem mal que nunca se acabe
Se queres a paz, prepara a guerra
A raiva é má conselheira
Nem alhos nem bugalhos
Não ponha a carroça diante dos bois
Uma andorinha só não faz verão
Casa a tua filha com o filho
do teu vizinho

O que é bom já nasce feito
Pau que nasce torto, morre torto
A dor ensina a gemer
Seguro morreu de velho e
Severo morreu queimado
Pimenta nos olhos dos outros
não arde
Não faças a outrem aquilo que não
queres que te façam a ti
De boas intenções o mundo está cheio
Do perdido se tira o sentido
Onde há fumaça há fogo
Não embarques numa canoa furada
Cada um faça por si,
que Deus fará por todos

Águas passadas não movem moinho
O que é de gosto arregala o peito
Unidos venceremos
O peixe morre pela boca
É mesmo que chover no molhado
A união faz a força
Muita água ainda vai correr
sob a ponte
De grão em grão a galinha
enche o papo
Junta-te aos bons e serás um deles,
junta-te aos maus e serás pior
do que eles
Com calma e jeito se vence o sujeito
Quem deve, teme
Quem canta não assovia
Quem canta seus males espanta

Quem corre cansa, quem
anda alcança
Quem dá o que tem, a pedir vem
Quem não tem nada o que fazer
para alguma coisa há de dar
Quem corre atrás de dois,
perde todos os dois

Quem vê a barba do vizinho arder
bota a sua de molho
Quem tem boca vai a Roma
Quem tem telhado de vidro não joga
pedra no telhado do vizinho
Quem com porcos se mistura,
farelos come
Quem conta um conto,
acrescenta um ponto

Quem não tem cão, caça com gato
Quem com ferro fere, com ferro
será ferido
Quem se baixa demais,
mostra o fundo das calças
Quem não pode com o pote
não pega na rodilha
Quem se apressa come cru
Quem semeia ventos colhe tempestade

Quem quer vai, quem não quer manda
Quem o feio ama bonito lhe parece
Quem de uma escapa cem anos vive
Quem quer fartura traz de casa
Quem tem filhos tem caudilhos
Quem quiser ser grande nasça viçoso
Quem muito escolhe com o pior
se apega
O que abunda não prejudica
Pai rico, filho pobre e neto pobre
Mais vale prevenir do que remediar
Atirei no que vi matei o que não vi
Quem aos 20 não barba,
aos 30 não casa e
aos 40 não tem nem
barba, nem casa, nem tem
Quem não enfrenta perigo
não conta vitória
O que cai na rede é peixe
Tempo é dinheiro
O homem prevenido vale por dois
Cada cabeça, cada sentença
A preguiça é a chave da pobreza
Devagar se vai ao longe
Um é pouco, dois é muito,
três é demais.

FILHOS ILUSTRES

FILHOS ILUSTRES

EUCLIDES PINTO MARTINS

O aviador Pinto Martins nasceu em Camocim em 15.4.1892.

Era filho de Antônio Pinto Martins e de sua esposa, dona Maria do Carmo de Araújo Martins.

Tendo o pai de Pinto Martins sido convidado para exercer um emprego melhor em Macau (RN), foi lá que o nosso herói se batizou e fez o seu curso primário.

Transferiu-se posteriormente para Natal onde se matriculou no "Colégio Americano". Fez também em Natal um curso de náutica com o professor José Cândido Cêa.

Em 1907 embarcou no vapor "Maranhão" e, em 1908 já ocupava o lugar de segundo piloto do paquete "Pará".

Em 1909 seguiu para os Estados Unidos a fim de estudar engenharia no "Drexel Institute", de Philadelphia, onde se formou.

Matriculou-se, depois, na "Baldwin Locomotive Works", onde se especializou em mecânica e estrada de ferro.

Após a formatura casou-se com a srta. Marie Gertrude Mac Muller e veio para o Brasil.

Foi engenheiro da Inspetoria de Obras Contra as Secas e da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte.

Após o falecimento de sua esposa, em 1918, ele voltou aos Estados Unidos onde ingressou no comércio.

E com a especialidade de seus negócios era corretagem de navios teve que se associar ao Clube Naval de Nova York. Isto lhe deu direito para entrar na Aviação Naval onde se brevetou em setembro de 1921.

Foi quando lhe veio a idéia do "raid" Nova York-Rio de Janeiro.

Casou, em segundas núpcias, com a srta. Adelaide Sulivan, formada em Direito.

Dos dois casamentos teve duas filhas.

Pinto Martins era um sujeito que gostava de melhorar sempre, daí a razão de suas constantes mudanças.

DR. JOSÉ DIAS DE MACÊDO

"Nascido em Camocim, cidade do litoral do Ceará, JOSÉ DIAS DE MACEDO era ainda muito jovem quando teve de trocar a paisagem oceânica de sua terra natal pelos verdes mares bravios da capital cearense. Fez-se colaborador do pai na exploração de um hotel. Depois tentou a vida como caixeiro viajante, realizando contínuas andanças pelo interior do Nordeste. Definitivamente fixado em Fortaleza, ingressou na Faculdade de Ciências Econômicas do Ceará, de onde saiu com o título de economista.

Quando o seu império econômico estava consolidado, vieram os acenos da política através dos líderes empresariais que o cercavam elegendo-se Deputado Federal em três legislaturas consecutivas (1958, 1962 e 1966).

Atualmente, é suplente de Senador pelo (PDS), agremiação política que integra desde a sua fundação.

A origem do grupo J. Macedo data de quando ainda os canhões ribombavam nos campos de batalha do Velho Mundo.

Finda a II Grande Guerra, os veículos da Willys Overland não tardaram a ser adaptados a fins pacíficos, passando a serem distribuídos no Ceará pela firma J. Macedo e Cia.

Com a prosperidade dos negócios, poucos anos mais tarde o grupo nascente fazia surgir na enseada do Mucuripe o primeiro moinho de trigo do nosso Estado – Fortaleza S. A. Indústrias Gerais – seguindo-se outros empreendimentos de grande significação para a nossa vida econômica.

Atualmente o grupo J. Macedo integra um sólido bloco de quase 30 empresas totalizando um capital de Cr$ 451.252.486,00, cujo raio de atuação se projeta do Amazonas a São Paulo, abrangendo a produção de cerveja, farinha de trigo e derivados, a indústria de transformadores elétricos e de tintas, a fabricação de sacos e outros produtos têxteis, o comércio e a distribuição de veículos, máquinas, implementos agrícolas e eletrodomésticos, a exploração de pecuária, a cultura do caju e demais produtos regionais, os negócios da bolsa, a participação, etc.

De Fortaleza a Santos, seis moinhos industrializam o trigo para abastecimento de toda a faixa costeira do Atlântico brasileiro, enquanto 14 outras empresas têm suas atividades estritamente condicionadas às necessidades de consumo das regiões Norte e Nordeste.

E tem mais, a Cia. Pneus Tropical em Feira de Santana, no Estado da Bahia que fabrica pneus, câmaras de ar e artefatos de borracha para todo o Brasil".

O Dr. José Dias Macedo mantém em Fortaleza uma casa destinada a abrigar estudantes pobres, oriundos de Camocim.

(Extraído do "Anuário do Ceará").

DESEMBARGADOR JOSÉ JAIME DE OLIVEIRA PRAXEDES

O Desembargador José Jaime de Oliveira Praxedes era filho de José Joaquim de Oliveira Praxedes e de dona Emília Neves de Oliveira Praxedes.

Nasceu em Camocim a 1-9-1896 e faleceu em Fortaleza no ano de 1980.

Iniciou seus estudos em Camocim e terminou em Fortaleza, onde freqüentou o antigo Liceu do Ceará e o Curso de Ciências e Línguas.

Cursou a Faculdade de Direito do Ceará, onde recebeu o grau de Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais em 1919.

No dia 8.7.1919 tomou posse no cargo de Promotor Público da Comarca de Granja.

Por ato de 16.3.21 foi nomeado Juiz Substituto do Termo de Granja, Comarca do mesmo nome.

Transferido em 11.7.1924, como Juiz Municipal para o Termo de Camocim, da Comarca de Granja.

A 23.11.1929 foi nomeado Juiz de Direito da Comarca de Camocim.

Em 1931 foi transferido para a Comarca de Massapé.

Em 1934 foi removido para a Comarca de Uruburetama.

Em junho de 1942 foi nomeado Corregedor Geral do Estado.

Em 22.1.1946 foi promovido para o cargo de Juiz de Direito de Iguatu, de segunda entrância.

Por ato de 15.10.43 foi designado para fazer parte da Comissão encarregada de organizar a revista "Julgados e Decisões", relativa ao ano de 1942.

Ao apresentar o seu trabalho foi elogiado pelo "eficiente serviço prestado, com inteligência, zelo e dedicação".

Foi promovido, por merecimento, em 23.9.1948 para o cargo de Juiz de Direito da Terceira Vara da Comarca de Fortaleza.

A 23.8.1951 foi designado para auxiliar nos serviços da Diretoria do Forum.

Por ato de 19.6.54, foi promovido, por merecimento, para o cargo de Desembargador.

Exerceu, em 1958, o cargo de Vice-Presidente do Tribunal de Justiça e, conseqüentemente, de Presidente da Câmara Criminal.

Em 1959, por votação unânime de seus pares, foi eleito Presidente daquela Egrégia Corte de Justiça do Estado.

Já na categoria de Desembargador voltou ao T.R.E. em 18.11.54, como Juiz Substituto e, em 29.1.1960, mais uma vez foi escolhido pelo Tribunal de Justiça como Juiz Efetivo.

Em 20.7.1966 aposentou-se, depois de prestar por mais de 50 anos relevantes e valiosos serviços à causa da Justiça.

DR. LUIZ CAMPOS

O Dr. Luiz Campos nasceu em Camocim no ano de 1925.

.Viajou muito cedo para Fortaleza, onde fez os seus estudos no Liceu do Ceará.

Cursou a Faculdade de Direito do Ceará, onde se formou no ano de 1949.

Foi Secretário-Geral da União dos Estudantes em duas gestões. Secretário do Centro Acadêmico Clóvis Beviláqua, também em duas gestões. Foi Presidente da Sociedade Literária Padre Anchieta. Membro integrante do Centro de Cultura Teatral. Vice-Presidente do Ceará Sporting Club durante 5 anos. Diretor Executivo da "Cofinorte S. A. — Cia. de Investimentos". Assessor Técnico do Banorte, bem como da União das Classes Produtoras, no espaço de 12 anos. Foi técnico de Administração no Instituto dos Industriários, onde também foi Chefe do Serviço de Benefícios. De 1957/62 foi Presidente da Caixa Econômica do Ceará. Vice-Prefeito eleito em 1962 e exerceu o cargo de Prefeito de 1963/67. Foi Secretário Municipal de Finanças, de 1963/64. Diretor do jornal "Gazeta de Notícias" durante 10 anos. Diretor do jornal "Folha do Comércio", durante 12 anos. Presidente do IBEU, de 1970/71. Viajou aos Estados Unidos a convite especial do Governo americano. Foi também professor da Universidade Federal do Ceará (1970).

E, desde 1967, exerce. com muito tirocínio e competência, o cargo de Gerente do Banco Nacional de Habitação.

DR. JOSÉ TORQUATO PRAXEDES PESSOA

Nascido em Camocim em 28-9-1900 e formado pela Faculdade de Farmácia e Odontologia do Ceará, ainda no ardor da juventude, José Torquato Praxedes Pessoa resolveu instalar moderno estabelecimento farmacêutico na sua terra natal.

Mudando de rumo e de ramo, decidiu se tranferir para Fortaleza, onde ingressou no mercado de ferragens com a firma J. Torquato & Cia.

Com a ascenção dos negócios, antigas casas do ramo se foram integrando ao empreendimento originário: a Casa Vilar, a Casa A. Porto e Ferragens Castelo Ltda., esta sediada no Rio de Janeiro, para cuja metrópole era transferida em 1948 a matriz dessa organização.

A firma J. Torquato, Comércio e Indústria S.A. cobria quatro das mais importantes regiões brasileiras, produzindo e comercializando produtos de ferro e aço em geral, material para construção, equipamentos industriais e milhares de artigos relacionados com a engenharia civil e a atividade agropecuária. Isto em 1976, ano em que faleceu o seu titular, na cidade do Rio de Janeiro, onde morava.

ALCIMOR AGUIAR ROCHA FILHO

Nasceu em Camocim. É filho de Raimundo Campoamor Rocha. Cedo se transferiu para Fortaleza, onde fez o curso secundário no Liceu do Ceará. Freqüentou o Curso Comercial Carlos de Carvalho, onde se diplomou Contador, no ano de 1944. Matriculou-se na Faculdade de Ciências Econômicas do Ceará, onde se diplomou em 1957. Cursou a Faculdade de Direito da Universidade Federal do Ceará, onde se diplomou em 1959. Publicou os seguintes livros: "Fundamentos", "Formação Histórica do Direito do Trabalho", "Brasileiros Nascidos Fora do Brasil" e "A Moeda e Sua Evolução Histórica". É professor de Direito Civil. Foi nomeado Corregedor e Juiz do Tribunal do Ceará. É advogado do Lloyd Brasileiro e Diretor Administrativo do Banco do Estado do Ceará.

Trata-se de rapaz de muito valor.

PAULO ROBERTO COELHO PINTO

É bacharel e licenciado em Filosofia e Pedagogia, bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais e em Ciências Econômicas, possuindo, ainda, diploma da Escola Superior de Guerra. Foi Secretário-Geral da Universidade Federal. Diretor do Instituto de Pesquisas Econômicas. Diretor do Departamento de Educação e Cultura. É economista da Reitoria e professor titular da Faculdade de Ciências Econômicas. Foi Presidente do Conselho Estadual de Economia e titular da Superintendência do Desenvolvimento do Ceará — SUDEC (1971/74). É autor das seguintes publicações: "Ensino Técnico para o Desenvolvimento", premiado em 1972 pela Academia Brasileira de Letras. "A Importância de Uma Universidade para o Ceará", "Uma Experiência de Interiorização do Desenvolvimento", "Fortaleza, Desenvolvimento Urbano e Humanismo" e "Planejamento de Fortaleza: Problemas e Soluções". Foi Secretário do Planejamento da Prefeitura Municipal de Fortaleza. É destaque pela sua inteligência.

HAROLDO SANFORD BARROS

Nasceu em Camocim a 25/9/25. Filho de Antônio Fernando Barros e Suzana Sanford Barros. É coronel reformado do Exército. Exerceu várias funções administrativas, como a direção do Departamento de Trânsito (DETRAN), além da chefia da CITELC. Foi eleito deputado estadual em 1962. Eleito Deputado Federal em 1978 pela legenda do PDS.

LIBÓRIO GOMES DA SILVA

É membro da Polícia Militar do Ceará, de onde saiu para a reserva remunerada no posto de Coronel. Nasceu em Camocim a 22/7/23. Foi eleito Deputado Estadual em 1970 e conseguiu reeleger-se para o mandato seguinte, onde foi Secretário da Mesa Diretora.

Apresentou importantes projetos.

VALDIR CAVALCANTE SALDANHA

Fez o curso de oficial da Polícia Militar do Ceará, onde saiu no posto de Segundo Tenente. Teve atuação destacada na corporação, onde foi Chefe e Delegado Especial dos destacamentos de Juazeiro do Norte e Sobral. Posteriormente foi nomeado Comandante da Polícia Militar do Ceará, cargo em que se houve com muita competência e brilho.

ROCHA AGUIAR

Nasceu em Camocim a 2/3/21. É filho de Vicente de Paula Aguiar e de dona Maria Virgínia Rocha Aguiar. Foi diplomado pela Faculdade de Medicina da Universidade Federal da Bahia, ocupando, na vida profissional, a Chefia do antigo Serviço Nacional Contra a Peste — Setor de Ipu; Posto de Saúde do Estado, em Reriutaba e da URS, de Pires Ferreira. Foi também médico do Corpo de Bombeiros. Foi eleito Prefeito de Ipu no período 1967/70. Em 1978 foi eleito Deputado Estadual pela legenda do PDS.

JOÃO PEDRO CALADO

Nasceu em Camocim, em 1912. Foi Gerente do Banco do Brasil em Jacobina (BA) e Baturité (CE). Foi Chefe de Serviço do mesmo Banco na filial de Fortaleza e, posteriormente, alto funcionário da Administração do Banco do Estado do Ceará.

Em todos esses cargos se houve com muito zelo e dedicação, granjeando a confiança e simpatia de todos.

JOSÉ ARIMATÉA FILHO

Nasceu em Camocim em 1913. Cedo revelou forte tendência para a poesia, quando se firmou, anos depois, publicando o seu livro "Caixa de Brinquedo", onde canta a terra e sua gente em maravilhosos versos.

Foi, por muitos anos, Gerente da Agência do Banco do Brasil S.A., nesta cidade e, posteriormente, Chefe de Serviço do mesmo Banco na cidade de Fortaleza.

BENITO VASCONCELOS TAVARES

Nasceu em Camocim. Completou seus estudos em Fortaleza, onde obteve o diploma de Cirurgião-Dentista.

Atualmente é professor da Faculdade de Odontologia da Universidade Federal do Ceará.

ARNALDO VASCONCELOS

Rapaz de muito valor. É funcionário do Banco do Nordeste e Professor da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Ceará.

FERNANDO VASCONCELOS

É alto funcionário do Banco Central do Brasil.

CARLOS DE LIMA E SILVA

É gerente do Banco do Brasil S.A., Metropolitana da Tijuca-Rio. Trata-se de rapaz de muito valor.

FRANCISCO MENESCAL CARNEIRO (O SOTERO)

Foi jornalista e orador de largos recursos.

JOSÉ MONTEIRO DE QUEIROZ (O CAZUZA)

Poeta de muita sensibilidade artística.

GENERAL OLIVER CARNEIRO RAMOS

Nasceu em 1917. Cursou o Colégio Militar do Ceará e a Escola Militar do Realengo (Rio), bem como a Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais. Tem o diploma de engenheiro agrimensor. Possui as seguintes condecorações: Medalha Militar de Bronze, com passadeira de bronze; Medalha Militar de Prata, com passadeira de prata, por contar mais de 20 anos de bons serviços prestados ao Exército; Medalha de Guerra, por ter cooperado no esforço de guerra do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Foi assessor técnico da Universidade Federal do Ceará.

GENERAL ONOFRE MUNIZ GOMES DE LIMA

Comandou a Décima Região Militar, com sede em Fortaleza (1945/46). Ocupou vários comandos. Foi Senador da República.

GENERAL JÚLIO VERAS

Nasceu em 1906. Ocupou o cargo de Governador Militar do Estado do Pará, por ocasião da Revolução de 1930.

GENERAL CLETO POTIGUARA VERAS

Nasceu em 1915. Cursou o Colégio Militar de Fortaleza e a Escola Militar de Realengo. Exerceu vários cargos de importância e comandos na área militar.

GENERAL MURILO VERAS FONTENELE

Nasceu em Camocim. Cursou o Colégio Militar de Fortaleza e a Escola Militar de Realengo (Rio), onde saiu no posto de segundo tenente. Ocupou vários comandos de relevo, onde se saiu muito bem, tendo sido elogiado.

DAVID FELINTO CAVALCANTE

Nasceu em Camocim. Engenheiro-Agrônomo. Exerceu importante cargo no Ministério da Agricultura em Brasília. Rapaz muito educado.

HERALDO SANFORD BARROS

Nasceu em 1925. Também cursou o Colégio Militar de Fortaleza e a Escola Militar de Realengo, de onde saiu no posto de Segundo Tenente. É Engenheiro Eletrotécnico. Atualmente está exercendo cargo de assessoria junto ao Governo do Estado.

TÉRCIO VERAS

Nasceu em Camocim. Cursou o Colégio Militar de Fortaleza e a Escola Militar de Realengo, de onde saiu no posto de Segundo Tenente. Muito competente e zeloso de seus deveres.

BIBIANO PESSOA CHAVES

Nasceu em Camocim. Cedo se transferiu para Fortaleza, onde estudou no Colégio Militar. Partiu para o Rio de Janeiro, onde cursou a Escola Militar de Realengo, saindo dali no posto de Segundo Tenente. Muito conceituado.

PALAVRAS DE OTIMISMO

Leitor amigo: você acaba de ler a biografia daqueles camocinenses que mais se destacaram como economistas, comerciantes, industriais, engenheiros, deputados, inclusive senador da República, oficiais do exército, inclusive generais, advogados, inclusive desembargador.

Até bem pouco tempo. Camocim não possuía um Ginásio.

Apesar de tudo, de todas as carências, das imensas dificuldades, esses moços saíram e foram estudar fora.

A preferência foi para o Colégio Militar de Fortaleza, daí o grande número de oficiais do Exército.

Apesar das deficiências do meio em que viviam, eles conseguiram terminar os seus estudos e se destacaram nas carreiras que abraçaram.

Você também poderá fazer o mesmo. Com muito mais facilidade, porque o Camocim de hoje já tem vários ginásios.

Você tem as facilidades de poder cursar, de graça, uma Universidade, em Fortaleza.

Não desanime e nem se queixe. Mão à obra. A tarefa é longa e árdua, mas com boa vontade, esforço, determinação, desejo de vencer, muita fé no futuro, você chegará lá.

Os ingredientes mais importantes são:

a) escolha um determinado objetivo,
b) povoe o seu cérebro de muita fé e confiança,
c) comece já,
d) não desanime, não desespere, não desista.

A vida dos jangadeiros foi uma constante na obra de Cela como nessa cena familiar.

RAIMUNDO CELA

Um amor feito de paisagem e gente. Talentoso como artista e excêntrico como figura humana, Cela ainda permanece quase um desconhecido entre a gente que ele pintou.

Casa Raimundo Cela. Sala Raimundo Cela. "Este é um Cela famoso". Diariamente mais de uma pessoa fala ou ouve falar de Raimundo Cela. Poucos cearenses, entretanto, sabem avaliar, realmente, quem foi ele e qual a sua importância no universo das artes plásticas brasileiras. Afinal, quem foi Raimundo Cela? Antes de tudo um cearense de Sobral que soube utilizar a pintura com raro talento e expressividade, imprimindo em telas as marcas e os traços de seu profundo amor pela paisagem dessa região e sua gente.

Pintor destacado, desenhista emérito, gravador ainda mais festejado, Raimundo Brandão Cela (1890-1945) tem um papel fundamental no conceito das artes plásticas do Brasil. Ele foi tão importante há 40 anos, justifica a senhora Heloísa Juaçaba, "quanto Bandeira foi há 15 anos". Para a colecionadora, a influência que ele exerceu, outros cearenses como Barrica e Barbosa Leite, dá bem uma idéia da importância desse pintor, nascido em Sobral e falecido em Niterói, no Rio de Janeiro.

Um artista que se tornou mais conhecido como pintor por seus trabalhos sobre a temática regional nordestina; paisagens marítimas, os tipos humanos dos jangadeiros, vaqueiros e rendeiras, e, também, os costumes locais. Cada peça de Raimundo Cela é um registro documental desse Ceará que ele tanto amou e que foi responsável pelo seu retorno da Europa, depois de residir cinco anos em Paris.

À Europa ele havia chegado graças à conquista do Prêmio de Viagem ao Estrangeiro, no Salão Nacional de Belas Artes, com a tela "Último Diálogo de Sócrates", no ano de 1917. Até então, ele havia freqüentado a antiga Escola Nacional de Belas Artes e estudado com professores renomados, como Eliseu Visconti e João Severino da Costa. Na Europa participou do Salão dos Artistas Franceses, em 1922, ano em que retornaria ao Brasil, decidindo fixar-se em Camocim, no Ceará. Passou ali vários anos sem trabalho no campo das artes plásticas, dedicando-se inteiramente à sua atividade profissional de engenheiro.

A volta se daria com um pedido de execução de um painel sobre a abolição da escravatura em terras cearenses, para o então Palácio do Governo (hoje transformado em Casa Raimundo Cela). O painel foi concluído e, atualmente, é uma das maiores preocupações da administração da Casa Raimundo Cela, tendo em vista o desgaste e o estado em que a obra se encontra.

As alterações do esboço à obra completada

Em 1942, Cela fez um mural da 'Ceia' para a Base Aérea, aqui um dos esboços dos apóstolos

O PRÊMIO E A VIAGEM

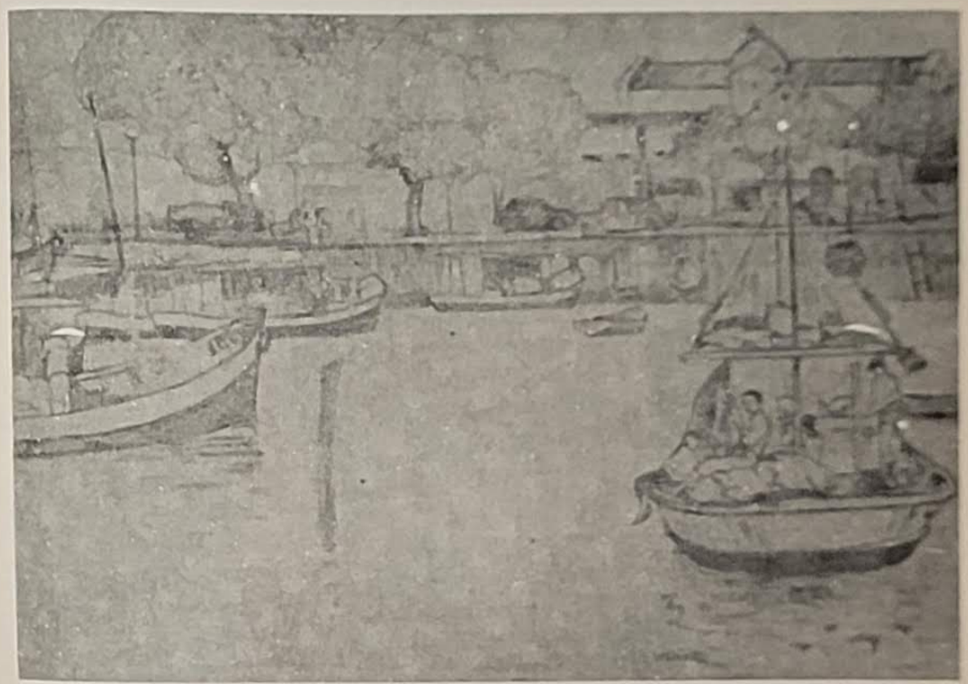
"Há necessidade de se restaurar este painel com urgência e esta tem sido a minha luta desde que aqui cheguei", afirma, desolado, o professor Rubem Azevedo, filho do também pintor Otacílio de Azevedo. Conta o atual diretor da instituição que há anos o apelo vem sendo feito por outras administrações no sentido de que a obra possa ser conservada, evitando a perda que se registra em função do tempo e de suas particularidades técnicas.

O painel, conta o artista Marcus Jussier, foi todo feito sobre fundo de óleo, razão pela qual o reentelamento se torna difícil. O ideal seria criar uma técnica especial de se recriar esse trabalho, cujo custo seria muito alto. Promessas de que isso venha a ser feito, existem, contudo "falta boa vontade".

Maternidade (1940)

Cabeça de Vaqueiro e Cabeça de Jangadeiro

Para os expertos em artes plásticas, se não for tomada nenhuma providência com certa brevidade, qualquer dia o painel deixa de existir, o que seria uma lástima e uma perda irreparável. Não que a obra seja considerada uma das mais importantes do acervo de Cela. Jussier explica que o mural tem um valor histórico inestimável, não tanto por ser uma peça de Raimundo Cela, mas pelo processo com que o movimento abolicionista foi retratado. "Raimundo Cela tomou por base um processo bem moderno, o da fotografia".



A última obra de Cela inacabada

Apesar de ter o seu nome, a Casa Raimundo Cela não detém a riqueza maior do patrimônio do autor. Apenas oito águas fortes e três óleos. A maior parte das peças do pintor cearense está em poder do Museu de Arte da Universidade Federal do Ceará, situado no Pólo Cultural do Benfica e que foi inaugurado há 11 anos. Entre os artistas cearenses destacados com salas especiais, Raimundo Cela é um deles.

O MAUC tem um rico acervo de Cela em gravuras, óleos, aquarelas, desenhos, estudos, inclusive seu último trabalho ainda inacabado. Ao todo são 20 óleos, 17 gravuras e 203 desenhos, totalizando 240 peças compradas à família do autor, além de duas medalhas de ouro que ele recebeu como prêmio de viagem pela exposição do Salão de Belas Artes.

UM HOMEM TÍMIDO

Os que conviveram com Raimundo Cela falam de um homem comedido, "muito tímido", no dizer do arquiteto Liberal de Castro, que foi aluno de Cela nas aulas de desenho artístico. É que Raimundo Cela desenvolveu, também, intensa atividade no magistério, tendo ensinado no Liceu, na Escola de Agronomia e, principalmente, no Colégio Militar de Fortaleza.

Uma gravura soberba de Cela, exposta no MAUC. Traços marcantes, com uma simetria quase perfeita

Para Liberal de Castro, Cela era uma pessoa muito comedida, fechada no sentido de educação, pois dificilmente tomava qualquer iniciativa de conversa. Um detalhe curioso lembrado por Castro, diz respeito ao fato de que o pintor aproveitava as provas dos alunos e ficava desenhando nas costas. Vários desses estudos são possíveis de serem confirmados no Museu de Arte da Universidade. Um outro remanescente de Cela, Rubem Azevedo, conta que ele era um homem profundamente introspectivo. "Mal falava. Cela era lento nos gestos, muito humilde – coisa rara num artista – e de um temperamento esquisito", diz Azevedo, tecendo um perfil desse cearense famoso que tem obras expostas ainda no Banco do Estado do Ceará, no Museu Nacional de Artes Plásticas, afora coleções particulares, mas que, infelizmente, poucos cearenses sabem avaliar a sua genialidade como gravador e o seu talento como pintor. Para alguns, a culpa de não se conhecer melhor a obra de Raimundo Cela se deve à falta de divulgação dos colégios de ensino particular e oficial. Para Marcus Jussier os professores dão maior atenção a Leonardo da Vinci do que a Raimundo Cela". (Do "O Povo").

INAMPS

Agência do INAMPS

A VIAGEM DO PASTOR

Artur Queiroz

A morte em si constitui sempre uma fatalidade certa e surpreendente que, às vezes, não sabe escolher suas vítimas.

A funesta Átropos, terceira e última das Parcas, ao cortar o fio, levou inconseqüente a figura simples e humilde de mais um dos raros e autênticos Vigários de Cristo.

Passou desta para a outra vida, transferiu-se para o Vale de Josaphat à espera do Juízo Final, de onde passará para o lado direito de Deus Pai, o querido e venerando Pastor de Almas, Padre Inácio Magalhães, por várias décadas, culto

e humilde vigário da paróquia de Camocim. Foi um bom, foi um justo. Os anjos, por certo, abrir-lhe-ão os seráficos braços angelicais para mais um novo eleito.

Sacerdote de várias e peregrinas virtudes, passou ao largo das fugazes e rotineiras vicissitudes do dia-a-dia, para abraçar-se, resignadamente, aos ensinamentos de Cristo, de quem foi fiel e humilde servidor, inspirado e fortalecido pelo Oriente maior do cristianismo – a cruz, símbolo sagrado de Deus vivo, que confirmou os apóstolos e consagrou os mártires, preço da glória, que consagrou nos seus braços o sangue de Jesus Cristo.

Como autêntico seguidor dos ensinamentos do Mestre, não aderiu, no longo decurso de seu ministério, a nenhuma das correntes do atual clero, subdividido em autênticos, progressistas, renovadores e até uma outra linha de estranhas e exóticas aspirações.

Padre Inácio viveu, apenas, para disseminar as virtudes de Cristo, como fiel e responsável Pastor de Almas.

Foi querido e amado por toda a imensa grei de fiéis camocinenses. Por longe passaram-lhe as tentações mundanas e o santuário de suas virtudes transpôs os tempos, imutavelmente ilibado. Indiferente, foi por toda a vida, aos bens terrenos, às benesses que proporcionaram o entesouramento da moeda.

Inspirado, tão-somente na simplicidade e na pobreza do Asceta de Assis, bastava-lhe de seu uma côdea de pão e uma sotaina rota. Satisfeito com sua pobreza, "não invejava senão a unção apostólica e a eloqüência persuasiva dos primeiros confessores da fé nas grandes épocas da renovação moral do Mundo".

Mil anos na frente de Deus são como o dia de ontem que passou. Bernardes, o imortal da Nova Floresta, cita-nos o caso de determinado monge que, atraído pelo canto de um passarinho, nos bosques do mosteiro em que vivia, penetrou pelo arvoredo, distraidamente. Dando de si, achou tudo diferente, ao regressar. O claustro era outro. Os moradores eram outros. À instância de seus rogos, de que dali fazia parte, recorreram às crônicas do mosteiro e identificaram pelo nome o abade absorto. Fazendo as contas notaram que mais de 300 anos se haviam passado. Ao que o religioso pediu confessar e cerrou os olhos para sempre. Isto valeu para fazer ver que a futilidade de uma vida passageira são efêmeras, nada engrandecem, nada constróem. Só a imutabilidade do caráter, sadias virtudes e bons exemplos, são as sublimidades que definem o homem e transpõem os séculos, visto que a fugacidade trivial nada representa, como diz o salmista – "Mil anos na frente de Deus são como o dia de ontem que passou".

Padre Inácio Magalhães, o virtuoso Padre Vigário da Paróquia de Bom Jesus dos Navegantes de Camocim, transporá gerações e séculos, porque soube perpetuar-se na singela transposição de sua voluntária modéstia, no sentimento e na afeição de um povo.

Só a prática do bem e de peregrinas virtudes perpetuam o homem. Que a terra lhe seja leve.

3º CAPÍTULO

A HISTÓRIA

As primeiras referências à região que hoje constitui o Município de Camocim são encontradas na Carta Foral de 11 de março de 1535, na qual figuram terras doadas por D. João III ao historiador João Cardoso de Barros, associado a Aires da Cunha e Fernando Alvarez, num total de 75 léguas de costa, medidas da ponta dos mangues verdes (Maranhão) até o Rio da Cruz (Camocim), denominada Terra de Jericoacoara.

Os donatários referidos, entretanto, não procuraram colonizar suas terras, que por largo período ficaram abandonadas. Na era colonial, Camocim foi visitado várias vezes por corsários estrangeiros, que mantinham comércio com os índios, sem que tentassem, efetivamente, o povoamento da região.

O primeiro contato com a região estabeleceu-o Pedro Coelho de Souza, nobre açoriano, morador na Paraíba, que no intuito de recuperar ao menos em parte a perda de cabedais que com o seu cunhado, Frutuoso Barbosa, sofrera na Paraíba, resolveu aventurar-se à conquista da serra da Ibiapaba, para o que pediu e obteve licença do Governador-Geral Diogo Botelho. Com o título de Capitão-Mor da empresa, Pedro Coelho de Souza mandou três barcos com mantimentos, pólvora e munição para o Rio Jaguaribe, partindo ele por terra, com 65 soldados, entre os quais Manoel de Miranda, Martim Soares Moreno, Simão Nunes, João Cid, João Vaz Tataperica e dois línguas Cangatan e Tui-Mirim, o último de nacionalidade francesa e mais ainda 200 índios frecheiros.

A 10 de agosto, Pero Coelho fez junção com seus companheiros dos barcos na foz do Jaguaribe e daí partiu com destino ao porto de Camocim, onde chegou na manhã do dia 19 de janeiro de 1604, continuando a marcha para a serra da Ibiapaba a fim de combater os Tabajaras, então senhores da região, mantendo relações com os franceses.

Resolvida a incorporação definitiva ao domínio hispano-português das terras situadas ao norte da Ibiapaba, na posse efetiva dos franceses desde 1594, de Pernambuco partiu Jerônimo de Albuquerque, para fundar no Ceará, bem próximo do inimigo, um pequeno reduto que servisse de posto de observação e de base para se proceder à conquista do Maranhão. A Camocim, ponto designado pelo regimento para essa empresa, preferiu o Capitão-Mór a ponta do Jericoacoara, chamada também Buraco das Tartarugas, situada a alguns quilômetros ao sul, por ser lugar mais ameno e rico de frutas e caças. Camocim, talvez por sua situação topográfica, não agradou ao Capitão-Mor da conquista e foi por ele abandonado após ter ali feito com sua tropa uma curta estada.

Os membros da família Gabriel foram os primeiros habitantes de Camocim. Em 1792, procedentes de Tutóia, chegou Gabriel Rodrigues da Rocha com sua família, composta de mulher e dois filhos de nomes Joaquim Gabriel da Ro-

cha (casado) e José Gabriel da Rocha (solteiro). O chefe da família Gabriel visava o exercício da profissão de prático da barra e teve como mestre no conhecimento da nova função o velho Tremembé, índio que pouco falava o português e que, juntamente com outros aborígenes, eram os únicos moradores do lugar.

Gabriel Rocha procriou mais alguns filhos, entre os quais o de nome Luiz Rodrigues Rocha, conhecido por Luiz Gabriel, que se celebrizou no conhecimento da barra, de modo a fazer entrar qualquer navio no porto de Camocim, a qualquer hora da noite, mesmo ainda depois de haver perdido um olho. A esse camocinense deve-se, em grande parte, a prosperidade do porto, pois tornou a barra de Camocim acessível a qualquer navio de grande calado. Substituindo seu velho pai na profissão de prático, Luiz Gabriel conduziu ao porto o primeiro vapor da companhia pernambucana, de nome "Marquês de Olinda" e comandado pelo piloto Antônio Maciel, no ano de 1855, e o "São Luiz", da Cia. Maranhense, no ano de 1859.

Posteriormente, vieram aumentar o povoamento de Camocim, de 1838 a 1873, João Rodrigues da Rocha, Inácio Rodrigues de Lucena, Luiz Pereira Jorge, Tomaz Amaro de Santana, André Bernardino Chaves, Antônio Félix de Lima, Manuel Catarino, Antônio Brício dos Santos, Antônio Sabino Gomes, José Pereira de Brito, Dionísio José Ferreira, Alferes Martiniano de Andrade Pessoa, Joaquim Inácio Pessoa, tenente Antônio de Andrade Pessoa, tenente Manuel Inácio Pessoa, tenente-coronel João Porfírio da Mota e outros.

No decurso de maio de 1877, chegaram a Camocim os primeiros imigrantes, procedentes de Mombaça (Ceará) e outros lugares, os quais, acossados pelos efeitos da seca, faziam êxodo para o litoral. Essa corrente imigratória, à proporção que se prolongava a seca, crescia, dia a dia, de modo que em 1878 contava Camocim com uma população adventícia de 5 mil almas, aproximadamente.

A 3 de outubro de 1857, pelo Decreto n. 1.983, foi concedido a Tomaz Dixon Lowden, pelo Governo Imperial, privilégio por 50 anos, para construir uma estrada de ferro de Camocim até Ipu. Em 19 de junho de 1878, por Decreto n. 6.490, o Governo Imperial voltou a olhar o problema da construção da estrada de ferro, autorizando os estudos e construção do trecho Camocim a Sobral.

À tarde do dia 24 de julho do mesmo ano, os habitantes de Camocim foram agradavelmente surpreendidos com a entrada no porto do vapor "Guará", conduzindo a ilustre comissão de engenheiros encarregada dos trabalhos da estrada referida.

A população camocinense recebeu a comissão aludida com grande demonstração de alegria e, em face da deficiência de domicílios, algumas famílias cederam os seus, para abrigar os engenheiros e foram habitar em palhoças. A 5 de agosto de 1878 tiveram início os estudos para a construção da estrada de ferro.

A 26 de março de 1879, realizou-se com assistência do Presidente da Província, a solenidade de estilo, o assentamento do primeiro trilho da Estrada de Ferro em Camocim, sendo convidado pelo Dr. Rocha Dias para bater o primeiro grampo o Dr. José Júlio de Albuquerque. Compareceram ao ato todas as autoridades de Granja e Camocim, além de elevado número de pessoas gradas.

A inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro de Sobral, entre Camocim e Granja, numa extensão de 24,5 quilômetros, ocorreu no dia 15 de janeiro de 1881, dois anos após o início dos trabalhos.

A antiga capela de Camocim, que por muitos anos serviu de Matriz, foi iniciada em 1880, obedecendo à planta e direção do engenheiro Dr. José Privat, primeiro Diretor da construção da Estrada de Ferro, e concluída dois anos depois a capela-mor sob a direção do Dr. Beltrão Pereira, que conseguiu levantar a fachada, arcadas e paredes laterais da nave principal da futura matriz.

Criada a freguezia por Lei Provincial n. 2007, de 5 de setembro de 1882, foi canonicamente instituída por provisão de 19 de janeiro do ano seguinte, nomeado seu primeiro pároco padre Leandro Teixeira Pequeno, natural de Icó, então coadjutor em Granja. Em 1905, a Paróquia foi anexada à de Granja, com a transferência do Vigário. Nesse mesmo ano o padre João Teixeira de Abreu, residente em Camocim, reiniciou os trabalhos de construção da igreja, sem maiores resultados, de vez que a comissão organizada para tal fim dissolveu-se com a retirada do padre João Teixeira para Fortaleza, ocasionando, mais uma vez, a paralisação dos serviços.

Em princípios de 1906, voltou Camocim a ser freguesia, sendo nomeado pároco encomendado da mesma o padre José Augusto da Silva, que deu andamento à construção da igreja, levantando as paredes que não tinham altura suficiente para receber o teto. Estando elas cerca de 20 anos expostas às chuvas e ao sol, não puderam resistir e desabaram totalmente.

Padre José Augusto viu-se obrigado a construir a sua Matriz desde os alicerces e, com a tenacidade peculiar a seu gênio de homem laborioso, atirou-se, com ardor, à difícil tarefa e, poucos anos após, deu ao povo de Camocim uma igreja vasta, cômoda e elegante, considerada, sem favor, uma das melhores da Diocese de Sobral, tendo sido benta e inaugurada por D. José Tupinambá da Frota, então bispo daquela cidade. A bela imagem de Bom Jesus dos Navegantes, padroeiro freguesia, foi doada pelo Sr. José Adonias, em 1917.

O município de Camocim foi criado por Lei Provincial n. 1.849, de 29 de setembro de 1879, com território desmembrado do de Granja, e sede no núcleo de Camocim, que foi elevado à categoria de Vila, cuja instalação se efetuou a 8 de janeiro de 1883. Governava o Ceará o Dr. José Júlio de Albuquerque, cearense, depois Barão de Sobral.

A Vila de Camocim, ainda na vigência da monarquia, viu-se elevada à categoria de Cidade pela Lei Provincial n. 2.162, de 17 de agosto de 1889. À frente dos destinos da Província se encontrava o Conselheiro Henrique Francisco D'Ávila, Senador do Império pelo Rio Grande do Sul.

No quadro da divisão administrativa do Brasil relativo ao ano de 1911, o município compõe-se de quatro distritos. Camocim, Almas, Barroquinha e Guriú, que foram mantidos pelos Decretos interventoriais ns. 193 e 1.156, de 20 de maio de 1931 e 4 de dezembro de 1933, respectivamente. Nesse último ano Camocim foi acrescido do Distrito de Chaval.

Nas divisões territoriais seguintes e anteriores ao Recenseamento de 1950, o município figura sem alteração, com os mesmos distritos citados em 1933, registrando-se, apenas, a mudança do nome do distrito de Almas, que passou a denominar-se Bitupitá.

A Lei n. 1.153, de 22 de novembro de 1951, criou o Município de Chaval, desmembrando-o de Camocim, ficando subordinado administrativamente a este até 25 de março de 1955, quando ocorreu sua instalação.

A Comarca de Camocim data de 1921, desmembrada da de Granja pela Lei n. 1.943, de 8 de novembro, com sede no antigo Termo de Camocim, originário da mesma Lei que criou o Município.

Foi o seu primeiro Juiz de Direito o Dr. Faustino de Albuquerque, mais tarde Desembargador e Governador do Estado.

Em 1924 a Comarca foi suprimida (Lei 2.152, de 29 de agosto) e restaurada em 28 de outubro de 1929 (Lei n. 2.137). Extingue-a, vovamente, o Decreto Estadual n. 1.271, de 29 de maio de 1934, passando o Termo a pertencer à Comarca de Granja.

A Lei n. 213, de 9 de junho de 1948, dá a Camocim a categoria de Comarca de segunda entrância.

(Do livro "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", editado pelo IBGE).

A IMPRENSA

A cidade de Camocim foi fértil, antigamente, na publicação de jornais.

Como não havia, naquela época, rádio nem televisão, a imprensa era o único meio de comunicação de massa que existia.

1894 O MARIBONDO – O primeiro jornal litografado a circular em Camocim foi o "Maribondo". Tratava-se de uma publicação humorística.

1900 O TUPY – Saiu à luz em 19-7-1900, sob a direção de Américo Pinto e Benedito Moreira. Quinzenário de pequeno porte. Impresso em Sobral na Tipografia do jornal "A Cidade". Só circulou 8 números.

1909 A MALVA ROSA – Diretores: Sílvio Barroso e Lucas Bonança. Formato 33 x 20 cm. Literário. Saíram 10 números.

1910 O CANIVETE – Formato 24 x 18 cm. Literário e crítico. Só circularam 6 números. Autores desconhecidos.

1911 A PALAVRA – Formato 46 x 31 cm. Semanário literário e noticioso, sob a direção de J. Tychio. Circulou durante 8 anos.

1914 RESEDÁ – Formato 27 x 18 cm. Literário e noticioso, sob a direção de João Monte.

1915 O RUBI – Formato 22 x 34 cm. Mensal. Circulou 24 números, sob a direção de F. Menescal Carneiro.

1921 CAMOCIM JORNAL – Quinzenário, sob a direção de Horácio Pessoa e Edgard Monteiro.

1921 GAZETA DE CAMOCIM – Formato 35 x 45 cm. Semanário político e noticioso, sob a direção do Dr. Atualpa Barbosa Lima e Oswaldo Pessoa.

1921 FOLHA DO LITORAL – Formato 53 x 35 cm. Órgão comercial e de informações gerais, sob a direção da firma Batista e Cia.

1926 A RAZÃO – Formato 48 x 33 cm. Semanário. Circulou de 1926 a 1934, sob a direção de André Pessoa e, posteriormente, de Júlio Cícero Monteiro.

1927 O OPERÁRIO – Quinzenário sob a direção de Francisco Teodoro Rodrigues. Jornal partidário, defendia os direitos dos trabalhadores.

1933 PROGRESSO – Formato 40 x 30 cm. Direção de Pinto Filho.

1934 CAMOCIM CLUB JORNAL – Formato 33 x 24 cm. Literário e noticioso.

1941 O MOMENTO – Formato 45 x 34 cm. Direção de Manuel Saldanha de Brito Júnior. Redação de Fernando Rodrigues e Alcindo Rocha.

AS FESTIVIDADES DO CENTENÁRIO

Mercadinho

O dia 29/9/79, dia oficial do centenário da criação do Município, a cidade amanheceu sob os sons alegres de uma alvorada musical e o pipocar de festivos foguetes.

As programações do centenário foram organizadas e realizadas pelo então Prefeito Municipal, Sr. Edilson Veras Coelho.

Às 10 horas houve a inauguração da Ponte Ismael Vasconcelos, sobre o rio Pesqueiro, no Distrito de Guriú.

Às 17,30 horas houve missa de congratulação, rezada na Igreja-Matriz de Bom Jesus dos Navegantes, à qual compareceram todas as mais altas autoridades e grande número de pessoas convidadas.

Às 19 horas houve sessão solene no auditório J. Torquato, onde foram entregues distintivos às Empresas implantadas no setor pesqueiro e lançamento do carimbo comemorativo do centenário de Camocim, feito pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos.

Às 21 horas houve a aposição do marco alusivo ao centenário, na Av. Cel. Tomás Zeferino Veras (Av. Beira-Mar).

Às 23 horas, festa dançante no Balneário Sport Club.

Dia 30/9/79, às 8 horas: Concentração na Praça Pinto Martins, com desfile das Escolas Municipais e inauguração solene do busto do aviador Pinto Martins, ocasião em que se fizeram ouvir vários oradores. Foram inaugurados, também, a Biblioteca Euclides Pinto Martins, o Parque Infantil Dona Luiza Távora, a Estação Rodoviária José Maria Veras, a Praça da Saudade Dona Amélia Fontenele Trévia (Sinhá Trévia), o Centro Social Urbano Dona Hilda Veras Coelho.

Às 12 horas, nos amplos salões do Colégio Monsenhor José Augusto da Silva, foi oferecido lauto banquete, a que compareceram todas as autoridades e inúmeros convidados.

Por ocasião do centenário, o Prefeito Edilson Veras Coelho fez uma prestação de contas de seus dois anos de governo.

Como a relação é muito grande, vamos destacar, aqui, apenas, algumas delas:

- contratação de 300 professores municipais;
- implantação de 90 postos do Mobral;
- instalação de 254 escolas isoladas;
- encampação da Escola de Primeiro Grau Anselmo de Oliveira;
- constituição de uma banda de música;
- construção da Estação Rodoviária José Maria Veras;
- recuperação da estrada de rodagem CE-020, km 21, numa extensão de 10 km, que possibilitou a implantação de uma linha diária de ônibus com itinerário de Camocim, Barroquinha, Chaval e Parnaíba (PI);
- construção de um abrigo de feirantes – José Carlos Veras;
- construção da Praça da Saudade – Amélia Fontenele Trévia;
- construção de dois açudes na localidade Porteiras;
- construção de uma Lavanderia Pública, na sede do Município;
- aquisição de uma ambulância, uma caminhonete pick-up Ford F-75 e uma caminhonete pick-up C-10, marca Chevrolet, cabine dupla;
- projeto em análise final junto ao Bandece para construção do Hotel Municipal; e, finalmente,
- criação da Companhia Municipal de Turismo.

CAMOCIM – CRIANÇA

(Depoimento de um poeta, filho de Camocim, lido por ocasião do Centenário da Cidade, cuja data coincidira com o Primeiro Ano Internacional da Criança).

Camocim – sangue latino,
latino bem brasileiro,
sangue quente de guerreiro
no coração de um menino!...

Menino de rua em rua,
correndo, vagando à-toa,
como a lépida canoa
que sobre as ondas flutua.

Que sente no coração
fundas raízes de afeto,
e mal aprende o alfabeto,
sabe de cór o seu chão.

Que evitando o gênio mau,
escala o mar, sobe monte,
e vai além do horizonte,
no seu cavalo de pau...

Menino-gente-cidade,
cidade pobre e sofrida,
sempre de cabeça erguida
– exemplo à posteridade.

Gigante ainda criança,
contornando os desenganos...
– já vão pra lá de cem anos
de promessas e esperanças.

Cidade-menino-homem,
como um gigante de pé,
reafirmação de uma fé
que nem séculos consomem!..

Hoje a praia solitária
lembra ainda eras passadas
de manhãs embandeiradas
e o porto em faina diária...

Aviões sobrevoando
o mar, as ruas, as casas,
com lindas argenteas asas,
lá do céu nos acenando...

Que é da ruidosa poesia
das belas naves aéreas
– sangue novo nas artérias
da terra que evoluía?

Que é dos trens da linha-norte?!
– Resta uma velha estação,
reduzida a assombração,
no seu silêncio de morte.

– Outra "bela adormecida"
de antigo conto de fada,
hoje marginalizada,
desativada, esquecida!...

Que tal, senhores, um trem
com tudo novinho em folha?
– Não seria justa escolha
de um presente no ANO CEM?!

– Que volte o apito estridente
e acorde praia e sertão,
reativando o coração
de um povo simples, tão crente!

Povo pobre de alma rica
– milagre da resistência,
pois sua sobrevivência
só a graça de Deus explica!...

Cem anos a marcar passos,
calcando pedras e espinhos,
por que fecham-lhe os caminhos,
se assim amputam-lhe os braços?...

Entretanto, a Natureza,
acalentando-o no colo,
dotou-o de um subsolo
– manancial de riqueza!

Sempre, porém, relegado
a vãs promessas, tão triste,
talvez nem saiba que existe
na geografia do Estado!

Como promessa somente
há um plano encomendado,
mas pra vê-lo realizado
muita prece, minha gente!

Os recursos naturais
abonam o objetivo – ...
– por Deus, que haja incentivo
das fontes oficiais!!!

Dom José Tupinambá,
vasta visão de homem puro,
previra-lhe áureo futuro,
no contexto do Ceará.

– Do Ceará tão sofrido,
esbanjando inteligência,
em quaisquer campos da Ciência,
mundialmente aplaudido!

Berço de Pinto Martins
– o campeão das Américas,
de bravas ações homéricas,
pelos céus livres, afins...

Em letras de ouro na História,
minha cidade-criança,
ainda nos resta a esperança,
de ver-te orlada de glória!

Povo meu – terra de escol
teu filho e ardoroso fã,
crê, pois, no teu amanhã,
emoldurado de ouro e sol!

– Antevejo o teu perfil
de jovem cidade obreira,
pujante, sob a bandeira
de integração do Brasil!

Teus cem anos de confiança
no falho poder humano,
comovam os céus neste Ano
Internacional da Criança.

Quem sabe – velas errantes
já nos acenam o roteiro
tendo à frente o timoneiro
BOM JESUS DOS NAVEGANTES!...

Arimatéa Filho

REMINISCÊNCIAS

1919

1919 foi um ano de seca.

A cidade foi invadida por dezenas de flagelados sujos, famintos e esfarrapados.

A sua alimentação se constituía de farinha seca apanhada de porta em porta. O seu abrigo era uma porção de cajueiros, já meio sem folhas, que apontavam, aqui e ali, na praça da Matriz. Era, pois, debaixo daquele abrigo improvisado, que os pobres de nossos irmãos armavam as suas mal cheirosas redes para passar a noite.

A coisa ia nesse pé, quando, um belo dia, entrou de Camocim a dentro uma comissão composta de quatro automóveis, tendo à frente o Engenheiro Arrojado Lisboa, então administrador geral do IFOCS (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas), recém criada.

Depois de confabular com as autoridades locais ficou decidido erguer, na praça da Matriz, apenas um cata-vento para fornecimento dágua às populações flageladas.

O cata-vento gemia e rangia e a água passou a encher a caixa, que era de ferro. Uma coisa eu garanto: vento não faltava.

Depois de algum tempo o cata-vento e deu o prego.

Como não havia serviço de conservação, ele parou, abandonado e esquecido.

Foi então que, também, o padre José Augusto mandou fazer uma cacimba, próxima ao cata-vento abandonado e certas famílias passaram a se abastecer dágua na "cacimba do padre".

1920

Esteve em Camocim, em visita pastoral, Dom José Tupinambá da Frota, Bispo da Diocese de Sobral, da qual a Paróquia de Camocim fazia parte.

Ao se despedir, de alguns amigos, na gare da estação, ele teria dito, em tom de brincadeira, que na noite de Natal iria aparecer "um bicho".

Acontece que na noite de Natal a Igreja Matriz estava repleta de bons católicos, ansiosos para assistirem à missa de meia-noite.

O templo era iluminado por lâmpadas de acetileno que pendiam do meio de cada duas colunas.

A luz que se coava era pálida e suave.

Havia um certo borborinho, normal nesses casos de grande ajuntamento.

No mais, a noite era pacata. Escura lá fora e clara cá dentro.

Pairava no ar um estado festivo e alegre, próprio daquele santo dia.

Lá pelas tantas, quando a missa já ia a meio, um gaiato se lembrou do que dissera o Sr. Bispo lá na estação.

E arranjou, depressa, um alfinete.

Juntou a saia de duas devotas que estavam ajoelhadas próximo à porta principal.

Afastou-se e gritou: "Lá vem o bicho. . ."

Quando as duas mulheres ouviram o grito levantaram-se e tentaram correr no que foram impedidas pelo alfinete que prendia as duas saias.

Houve um sussurro geral e todo mundo correu.

Ao ouvir aquele barulho todo o Padre José Augusto voltou-se e pediu calma e silêncio.

Mas, a esta altura, a igreja já estava totalmente vazia, e só o padre continuava no altar a completar a sua missa.

No dia imediato, ao comentar o que sucedera na noite anterior, o Sr. Vigário afirmou que, daquela data em diante, não celebrava mais missa da meia-noite em Camocim.

Dito e cumprido.

Os camocinenses passaram então a ir assistir a missa do Natal em Granja. Para tanto tiveram que fretar um trem que os levava e trazia, todos os anos.

1921

Neste ano, funcionava em Camocim a "Casa Bancária Nicolau Carneiro", que cuidava, também, dos serviços de importação e exportação. Sua fundação datava do ano de 1893.

A Casa Bancária era instalada em prédio próprio, muito bom, que ficava na rua da Estação, onde, posteriormente, passou a funcionar a Agência local do Banco do Brasil.

O Sr. Nicolau Carneiro proprietário da firma mandou construir, também, na rua da Estação um belo prédio onde instalou um cine-teatro, a que deu o nome de "Fênix".

Em cima da platibanda havia a estátua branca de uma águia com uma lâmpada elétrica pendente do bico. Eu, particularmente, achava aquilo muito interessante.

Na mesma rua existia, também, um outro cinema de nome "Smart". Ficava num prédio muito amplo, cheio de portas.

Nessa época, o cinema era mudo e preto-e-branco.

De quando em vez, aparecia um letreiro contando a história do filme. Foi lá que vi pela primeira vez um avião baixando num campo-de pouso.

Ao pé da tela havia um piano onde uma pessoa ficava tocando durante o desenrolar do filme, para entreter os freqüentadores daquela casa de diversão.

No Cine-Teatro Fênix se exibiam artistas de fora e também os artistas locais. Havia uma filha de Maria chamada dona Clotilde Carneiro que, todos os anos, exibia as suas alunas de catecismo em belos shows que encantavam a platéia pelo colorido dos trajes, pelo fascínio dos balés e pela doçura das músicas.

Dona Clotilde também fazia todos os anos uma bela festa com as mesmas meninas, no dia 31 de maio – o oferecimento de flores, aos pés da Virgem Santíssimo, no altar próprio da Igreja-Matriz de Bom Jesus dos Navegantes.

O prédio do Cine-Teatro Fênix também servia para animadas festas carnavalescas.

O Camocim Futebol Clube, de camisas azul e banco, e o Brasil Sport Clube, camisas verde e amarelo, disputavam memoráveis partidas no campo que ficava no quilômetro um, por trás da casa do Sr. José Oton.

Às vezes havia briga e os torcedores saíam correndo para todos os lados.

1922

O primeiro avião que baixou em Camocim foi, incontestavelmente, o hidroavião do Pinto Martins.

Depois esteve aqui também um outro hidroavião pilotado por dois aviadores alemães. Chamava-se "Junkers".

Esse aparelho quando ia decolar, em Aracati, sofreu uma pane e caiu ao solo. Os pilotos tiveram morte instantânea.

Os habitantes de Aracati ficaram tristes e comovidos.

Providenciaram para que fosse erguido em praça pública um monumento que perpetuasse a memória dos heróis do espaço.

Quando da ocorrência da segunda guerra mundial os submarinos alemães começaram a torpedear navios brasileiros que navegavam na nossa costa.

Elementos de Aracati, exaltados, com raiva dos alemães, depredaram aquele belo monumento.

Passado algum tempo, esteve em Camocim um outro hidroavião alemão, de 12 motores, de prefixo DO-X. Os motores ficavam na asa de cima, seis para o lado da frente e seis para o lado de trás. Este aparelho era o que havia de maior naquela época.

E os aviões continuaram a chegar.

Pousou, de repente, lá nas dunas do Farol um monomotor da "Latecoère", Cia. de Aviação Comercial francesa.

Muita gente correu, pressurosa, para ver o aparelho.

Numa madrugada fresca e saudosa. Lá pelas 5 horas da manhã, quando a barra se avermelhava no horizonte, passou vagarosa e silenciosamente, lá no alto dos céus, cortando os ares, o gigantesco dirigível "Graff Zepelim".

Muita gente não dormiu nessa noite aguardando aquele belo espetáculo.

No dia 27/12 foi inaugurado o nosso campo de aviação com o pouso de um aparelho da Aviação Postal Militar, que trazia como piloto o famoso capitão Macedo e como seu auxiliar imediato o tenente Oliveira.

Algum tempo depois, de repente e inesperadamente, baixou lá no campo um avião italiano. Os aviadores não falavam nada de português mas existia lá na Cruz do Século a viúva de um italiano que serviu de intérprete e acabou des-

cobrindo o que eles queriam. Ajeitar uma bateria, receber combustível e. . . naturalmente comer.

Oito anos depois que Pinto Martins desbravou esta rota, começaram a chegar a Camocim os primeiros aviões da "Nirba Line", que deu início a uma linha aérea entre Nova York, Rio de Janeiro e Buenos Aires, passando por Camocim.

Esta Companhia dentro de pouco tempo se transformou na "Panair do Brasil", que construiu uma ilha artificial, aqui, no meio do rio (o flutuante), onde duas vezes por semana os seus aviões passavam com oito passageiros, ora para o Norte, ora para o Sul. Os aviões puxavam 187 quilômetros por hora e levavam hora e meia para chegar a Fortaleza.

Depois que os aviões se tornaram maiores e com a falência da Panair do Brasil a escala de aviões por Camocim foi suspensa.

Atualmente, os aviões das grandes companhias já transportam, de uma só vez 240 passageiros e, como não poderia deixar de ser, eles só atuam nas grandes cidades.

Certo dia, quando a brisa fresca soprava mais forte, entrou, inesperadamente, no porto de Camocim, um lindo e garboso veleiro de madeira, de quatro mastros, tão altos que pareciam tocar os céus.

Esta embarcação procedia da Ilha do Cabo Verde e sua tripulação era constituída de negros.

O veleiro era grande e a parte externa do casco até à altura da linha dágua, era forrada de chapas de cobre,

Depois nós viemos a saber que o tal veleiro arribou ao porto de Camocim porque a sua tripulação estava toda doente de beriberi, havendo até alguns casos fatais.

Beriberi é uma doença causada pela falta de vitamina C no organismo.

Mas, naquele tempo, esse fato era desconhecido e, nas viagens longas, os marítimos não comiam frutas que contivessem essas vitaminas. Daí o fracasso.

Esses pobres homens desembarcaram. Alugaram uma casa na Praça da Matriz e ficaram se tratando com o então Dr. Jaime Correia.

Logo que ficaram bons, venderam o lindo barco para pagar as contas e foram embora.

A esta altura o veleiro estava encalhado defronte ao banheiro do Militão, e (como tive pena) foi todo desmanchado a machadadas, para ser vendida a madeira.

O progresso estava chegando e os camocinenses fizeram a sua incursão na indústria. Então apareceram duas fábricas. Uma de cigarro, que produzia duas marcas, "Brasil" e "Aviador". E funcionava no prédio da Praça da Matriz onde, depois, passou a residdir o Cel. Joaquim da Fonseca Coelho, nosso Tabelião.

A outra era de sabão, que funcionava na Praça do Mercado no prédio onde, tempos depois, passou a ser ocupado pelo "Cine Eden", do Sr. João Veras.

Esta fábrica era de propriedade do industrial Sr. J. B. Gizzi.

Camocim fabricava, também, dois produtos farmacêuticos de grande aceitação. Tratava-se das "Gotas Artur de Carvalho". Remédio muito bom para perturbações digestivas e o "Específico Pessoa", para o tratamento de mordidas de cobra, de grande aceitação na região amazônica.

Estas duas indústrias emigraram com os seus respectivos donos para Fortaleza.

O Padre José Augusto da Silva foi a primeira pessoa a possuir um automóvel em Camocim.

Ele adquiriu uma baratinha marca "Ford", de dois lugares, modelo T, de cor preta. Ele mesmo era o motorista e ele mesmo cuidava da manutenção do carro. Limpava as velas. Trocava a água do radiador e da bateria. Enchia e trocava os pneus.

A partida do carro era feita a manivela, que ficava na frente do veículo, por baixo do radiador.

O Padre José Augusto era um homem branco, muito corado, de olhos azuis. Parecia mais um europeu.

Era muito correto. Muito sério, Muito competente e empreendedor. Foi eleito Prefeito Municipal. E, na sua gestão, ele mandou construir um belo edifício para abrigar a sede da Prefeitura que, até então, vivia em casa alugada.

Construiu, também, a casa onde morava com sua irmã Beatriz, anexa à Igreja-Matriz.

Conta-se que, certa vez, o Padre José Augusto andava viajando pelo interior da Paróquia, quando chegou à casa de um agricultor pobre e as filhas do casal, em número de quatro, depressa se perfilaram em frente da casa para ver o Padre.

O Sr. Vigário então falou com a primeira e disse:

— Como é o teu nome?
— Ela respondeu: Maria.
Bateu na cabeça da segunda e perguntou:
— Como é o teu nome?
— Ela respondeu: Maria, tamém
— E tu, disse com a terceira?
— Maria... travez...
— E tu, disse com a quarta.
Mas, aí quem respondeu foi a mais velha, que afirmou:
— Não diz não, Maria... Que ele quer é mangar de tu.

Conta-se, também, que certa vez um matuto veio buscar o padre para fazer uma confissão no interior da Paróquia.

E a viagem foi feita a cavalo. Padre na frente e matuto atrás.

Lá pelas tantas o padre José Augusto falou para o acompanhante:

— Parece que nós já estamos é voltando. Que me diz?

— Ora, seu Vigário, eu bem que estava notando, mas pensei que era proibido falar com seu Vigário.

O padre José Augusto era um entusiasta pela música. Ele mesmo ensaiava as moças lá do coro. Que desempenhavam a contento o seu papel. O coral da Igreja-Matriz de Camocim era o mais sonoro e harmonioso que conheci. Logo a acústica da igreja é muito boa.

Ele também mantinha uma banda de música da Paróquia que ele mesmo fazia questão de ensinar e ensaiar.

1926

Correu um boato pela cidade de que a Coluna Prestes ia chegar e que os seus componentes costumavam assaltar os bancos, à cata de dinheiro, e as casas comerciais em busca de alimentos.

Dizia-se que já estava a quatro léguas de distância.

Seus componentes eram soldados do exército, revoltados, sob a liderança do então capitão Luiz Carlos Prestes. E percorriam, fugitivos, o interior do Brasil.

Quando disseram que a Coluna Prestes já estava a três léguas de distância, a cidade começou a se alvoroçar.

Estavam ancorados no porto de Camocim os navios "Una" e "Camocim" e para lá acorreram, pressurosos, numerosos camocinenses na ânsia de fugirem do perigo ameaçador que poderia desabar sobre suas cabeças. Os funcionários do Banco do Brasil também embarcaram, levando consigo todo o dinheiro do Banco, que havia em caixa.

Disseram que a Coluna Prestes já estava a duas léguas de distância. O nervosismo aumentou. As portas das casas começaram a se fechar e não se via mais ninguém nas ruas.

E os passageiros comentavam:

– Por que este navio não parte?

– Por quem estão esperando?

Finalmente um suspiro de alívio.

Lá do alto da ponte de comando, o Capitão Sidrônio ordenou: "Levantar ferros. Soltar as amarras".

E o nosso transporte salvador começou a se afastar do velho trapiche de madeira em direção à entrada da barra.

E lá fomos nós em direção à Capital do Estado, deixando para trás, as nossas angústias, os nossos problemas e as nossas preocupações.

Noite de alívio, lá fora, em alto mar, sob a luz pálida das estrelas. Mas, na verdade, a Coluna Prestes estava em Ipu, donde passou um telegrama pedindo a remessa de três trens de passageiros para buscá-la. Os trens já estavam manobrando quando chegou uma contra-ordem para não enviar os trens, desta vez dada pelo próprio Agente da Estação, dizendo que se tratava dos revoltosos.

Enquanto isso, o navio "Una" que conduzia o pessoal do Banco do Brasil encalhava no meio da baía, num traiçoeiro e invisível banco de areia.

E, quanto a nós, os passageiros, depois de demorarmos uma semana em Fortaleza, voltamos ao lar paterno, envergonhados, porque a tal Coluna Prestes não apareceu.

1930

Funcionava em Camocim o Tiro-de-Guerra 213 sob a presidência do então Prefeito Municipal, Dr. Gentil Barreira.

O instrutor era o sargento Bezerra (Joaquim Olímpio Bezerra), militar autêntico por gosto e vocação.

Como ele desfilava garboso no seu uniforme verde oliva!

Peito para fora e barriga para dentro, como se diz na linguagem militar. As aulas eram à noite, na Praça do Mercado. A nossa arma era o fuzil Mauzer, modelo 1908.

O nosso Tiro-de-Guerra diplomou muitos reservistas.

Certo dia, em 1930, no auge da revolução que explodiu para depor o então Presidente constitucional, Dr. Washington Luis, desembarcou em Camocim um sargento do exército que veio encarregado de alistar voluntários para servirem à causa da revolução.

O sargento reuniu os reservistas do Tiro-de-Guerra e fez a pergunta: Quem quer ir? E a resposta começou a sair dos lábios da maioria: "Não vou porque o papai não quer e a mamãe não deixa"..

E, por fim, lá se foi o nosso contingente formado, apenas, de oito voluntários.

O distintivo dos revoltosos era um lenço vermelho atado em volta do pescoço.

Embarcados à tarde no vapor "Monte Moreno" que, naquele dia, estava ancorado no porto.

Muita gente acorreu à praia para assistir a partida de nossos heróis da revolução.

Fomos para Fortaleza e de lá embarcamos em outro navio maior e cheio de soldados. Rumamos para o Norte até chegar a Belém.

A finalidade daquela viagem era depor o Governo do Pará que, até então, se conservava fiel ao Dr. Washington Luis.

A vida a bordo era dura. Passávamos o dia e a noite no tombadilho, sujeitos à chuva e ao sol. À noite, tínhamos que fazer plantão.

Já em Belém, na primeira noite, às 22 horas, rendi a sentinela e ela me deu as ordens:

"Existe um preso muito importante a bordo. E ele está ali, naquele camarote. Se tentar fugir pode atirar".

Enchi o fuzil de balas e fiquei olhando a noite toda para aquela porta.

O silêncio era completo. A noite era escura. Apenas a luz de bordo tremia e tremia, na superfície buliçosa das águas.

A soldadesca dormia, a sono solto, deitada no convés daquele transporte improvisado de tropas.

Deu meia noite. Eu de olho na porta e de mão no fuzil.

Finalmente deu 4 horas da matina e, graças a Deus, o nosso homem não fugiu. E eu senti um grandioso alívio ao passar ao meu substituto aquela instrução tão radical.

Em Belém fomos alojados num Grupo Escolar, cujas camas eram o próprio chão duro e seco. A nossa comida constava de bolacha, café, carne, feijão e arroz feita lá mesmo na cozinha de campanha.

Nós mesmos lavávamos os nossos pratos e copos.

Ficamos apenas 15 dias nesse sufoco e fomos devolvidos a Camocim, pelo mesmo vapor "Monte Moreno".

Aqui em Camocim fomos recebidos com indiferença e alguns até ficaram criticando o nosso "heroísmo" verde-amarelo.

O Prefeito Municipal, Dr. Gentil Barreira, foi quem mandou construir, na Praça da Matriz, em cooperação com o Governo do Estado, aquele prédio de dois pavimentos onde funciona em cima a Prefeitura Municipal e, em baixo, um grupo escolar.

Foi ele também quem mandou confeccionar a planta da cidade, construir o Cemitério novo e um barracão no centro do Mercado, dotado de pedras de marmorite e de água encanada, para a venda de carne verde.

O porto de Camocim era visitado, de 15 em 15 dias, por navios de passageiros da Cia. Nacional de Navegação Costeira.

Eles faziam a linha Manaus-Buenos Aires e todos tinham os nomes começados pelo prefixo ITA, exemplo: Itapeua, Itanagé, Itaquicé, etc., etc.

Com a concorrência dos ônibus este serviço foi suspenso e seus navios desativados.

Hoje em dia não existem mais navios de passageiros no Brasil.

1932

Nova seca se abateu sobre o Ceará.

Em novembro existia em Ipu um campo de concentração onde estavam reunidos cerca de 300 flagelados.

O então Ministro da Viação, Dr. José Américo de Almeida, foi visitá-los e determinou que essas pobres vítimas da seca fossem transportadas, de trem, para Camocim, a fim de serem aproveitadas num trabalho de fixação das dunas.

Logo chegados a Camocim, eles foram deslocados para o "Outro Lado", onde passaram a residir em cerca de 200 barracas. O Governo Federal passou a lhes pagar uma diária e os trabalhadores compravam gêneros alimentícios em três fornecimentos que foram imediatamente instalados naquele local.

A nossa salsa foi a planta empregada para fixação das dunas.

A Associação Comercial de Camocim fez, nessa ocasião, generosa distribuição de roupas entre as pessoas necessitadas.

A salsa foi plantada em cima de morros de areia, num ano de seca. O que se poderia esperar? Morreu toda.

SPORT CLUB

23/5 – Seriam precisamente 5 horas da manhã quando toda a população foi despertada pela voz do sino da Matriz, batendo rebate.

Curiosa e sonolenta abriu apressadamente a sua porta e olhou. O que viu?

Na escuridão da noite... uma fogueira clareava a Praça da Matriz. Era nosso querido Sport Clube que pegava fogo.

As longas labaredas vermelhas atravessavam as janelas e lambiam as paredes exteriores, já a altura cheias de espessa fumaça.

Muitas pessoas, pressurosas, acorreram ao local do sinistro munidas de baldes dágua.

Mas, que fazer, com nossos escassos baldes dágua diante daquele fogareu tenebroso e quente. E como era quente!

O pipocar das labaredas fazia com que, de quando em vez, caísse uma viga. Até que, finalmente, desabou todo o teto. No dia seguinte, só restavam de pé as quatro velhas paredes escurecidas pela fumaça negra de fuligem.

O Sport Club era o local onde se divertia a nossa sociedade. Era um belo prédio, muito bem construído por arquiteto de Belém especialmente contratado.

O salão de baile, em forma quadrangular, era amplo e arejado. Dotado de várias janelas onde, em noite de festas, esvoaçavam, ao vento, belas cortinas brancas de goze. Do meio do salão pendia grande e belo candelabro de cristal, importado da Europa. Anexo havia um outro salão menor onde ficavam as mães das moças aguardando o final da festa. Depois seguia-se um outro salão em forma retangular onde, em certas festas, se colocavam compridas mesas, cobertas de alvas toalhas de linho branco onde eram servidos, depois de meia-noite, doces e salgadinhos, acompanhados de delicioso café. Sim, porque naquele tempo não se conhecia o nosso rotineiro guaraná.

A cerveja gelada se obtinha mandando buscar em Sobral, uma certa quantidade de gelo que em seguida era posta em grandes tinas onde já estavam esperando as garrafas de cerveja.

As famílias mais abonadas vinham para a festa de automóvel. Mas, como o automóvel era só um, elas faziam fila para esperar a sua vez. Isto acontecia tanto na ida para o Clube como na volta para casa.

O primeiro automóvel que passou a fazer o serviço de táxi em Camocim era de propriedade do Sr. Mário Monteiro.

Tratava-se de um carro grande, de luxo, tipo conversível, americano, de marca "Wyllis Knight".

Mal se apagavam as cinzas do incêndio que devorou o nosso luxuoso Sport Club e a sociedade de Camocim se reunia novamente e fundava, no dia 11/3/1934, o Camocim Club, aclamando nessa ocasião a sua primeira diretoria que ficou assim constituída:

Presidente: José Carneiro Veras Coelho
Vice-Presidente: Júlio Morel
Secretário: Eloy de Carvalho Lima
Tesoureiro: Fernando Cela

A sede do novo Clube passou a ocupar os amplos salões do pavimento superior de um prédio que ficava entre a Rua da Estação e a Beira-Mar.

Camocim precisava de luz elétrica.

A comunidade se reuniu e fundou a Cia. Força e Luz de Camocim.

Mandou buscar na Alemanha um motor que funcionava a gás pobre (gasogênio).

O administrador da Usina era o nosso querido Dr. Raimundo Cela, posteriormente famoso pintor.

A luz acendia às 18 horas e se apagava à meia-noite.

Dez minutos antes de apagar a usina dava um sinal, a fim de que as pessoas se preparassem para a escuridão que viria em seguida.

Era essa a hora em que as festinhas familiares terminavam impreterivelmente.

1933

Na agência do Banco do Brasil em Camocim os funcionários eram bem remunerados, mas o trabalho lá dentro era duro e cansativo.

O funcionário entrava diariamente às 7 horas da manhã. Ia almoçar e voltava para o trabalho.

Ia jantar e pegava o serão, todos os dias, até meia-noite, sob a luz incandescente de calourentos carburetos.

As tarefas se estendiam até aos domingos.

Não é que a Agência tivesse grandes negócios, mas o trabalho era muito porque tudo era feito à mão, inclusive as puxadas de saldo no fim do mês. Longas relações eram feitas e conferidas a mão. Se houvesse erro, tudo tinha que ser feito de novo. Fim de mês a esticada ia até alta madrugada. Naquele tempo não havia sido descoberta a máquina de somar, pelo menos em Camocim.

Depois do balanço correu uma notícia triste.

Havia a possibilidade de o Banco vir a fechar a sua Agência em Camocim, a segunda mais antiga do Estado.

O comércio ficou preocupado. Os homens se reuniram e resolveram, para o Banco não sair, oferecer um terreno onde seria construído um novo prédio para aquele Banco.

Não houve reza que desse jeito, o Banco acabou fechando a sua Agência em Camocim e os funcionários foram transferidos para Fortaleza.

Esse mesmo terreno, anos depois, veio a servir para o Banco, de fato, erguer um belo prédio para a sua nova agência que passou a funcionar na terra de Pinto Martins.

Hoje em dia eu admiro o esforço, a dedicação e a obediência daqueles pioneiros que implantaram um banco em nossa terra. Aqui estão os seus nomes:

Gerente: Dr. Antônio Lima e Silva

Contador: Fernando Falcão

Funcionários: Carlos Pinho de Vasconcelos, Afonso Celso Magalhães, Caetano Carvalho, José Rodrigues da Silva, Joaquim Ferreira Torres e José Gomes da Silva.

O Sr. Carlos Pinho de Vasconcelos era um moço muito preparado e inteligente. Certo dia resolveu abrir um curso a fim de preparar candidatos a concurso para o Banco do Brasil. Vinte rapazes se inscreveram e começaram as aulas. O tempo foi passando e os candidatos foram desistindo. Até que ficaram somente dois. E foram justamente esses dois que passaram no próximo concurso que se realizou, então, já em Fortaleza, Vão aqui os nomes desses dois: João Pedro Calado e o autor destas linhas.

Os camocinenses desejavam progredir e resolveram fazer uma incursão no âmbito das altas finanças.

E fundaram dois bancos regionais, na modalidade de cooperativas de crédito de responsabilidade limitada.

Primeiro, surgiu o Banco Auxiliar Agrícola, que tinha como Gerente o Sr. Fernando Cela.

Depois, foi a vez do Banco do Comércio e Lavoura de Camocim, cujo Gerente era o Sr. Horácio Pessoa.

Mas a coisa não funcionou como se esperava e, tempos depois, os dois Bancos tiveram que cerrar as suas portas.

Apareceu em Camocim o primeiro aparelho de rádio-recepção. Pertencia a um italiano que trabalhava no Serviço de Classificação do Algodão. Tratava-se de uma caixa preta, de forma retangular, onde, de um lado, ficava acesa uma lâmpada elétrica comum. O auto-falante ficava noutra caixa, separada do aparelho.

A experiência era feita no prédio da Associação Comercial de Camocim.

O aparelho só pegava a Rádio Clube de Pernambuco, isto mesmo com muita estática e oscilação.

Como já disse em folha anterior, existia em Camocim um jornal quinzenário intitulado "O Operário".

O redator era o Sr. Francisco Teodoro Rodrigues.

O jornal defendia os direitos dos operários.

Mas o Sr. Francisco Teodoro acabou ganhando a pecha de comunista.

Certo dia desembarcam do trem um sargento e dois soldados de polícia os quais, num instante, prenderam o nosso jornalista e mais dois companheiros de luta e os levaram para a ilha de Fernando de Noronha.

O Sr. Rodrigues ainda foi preso uma segunda vez e não quis mais saber de jornal.

EDGARD MONTEIRO

Meu irmão – Edgard Monteiro, foi escriturário da Estrada de Ferro de Sobral, por muitos anos.

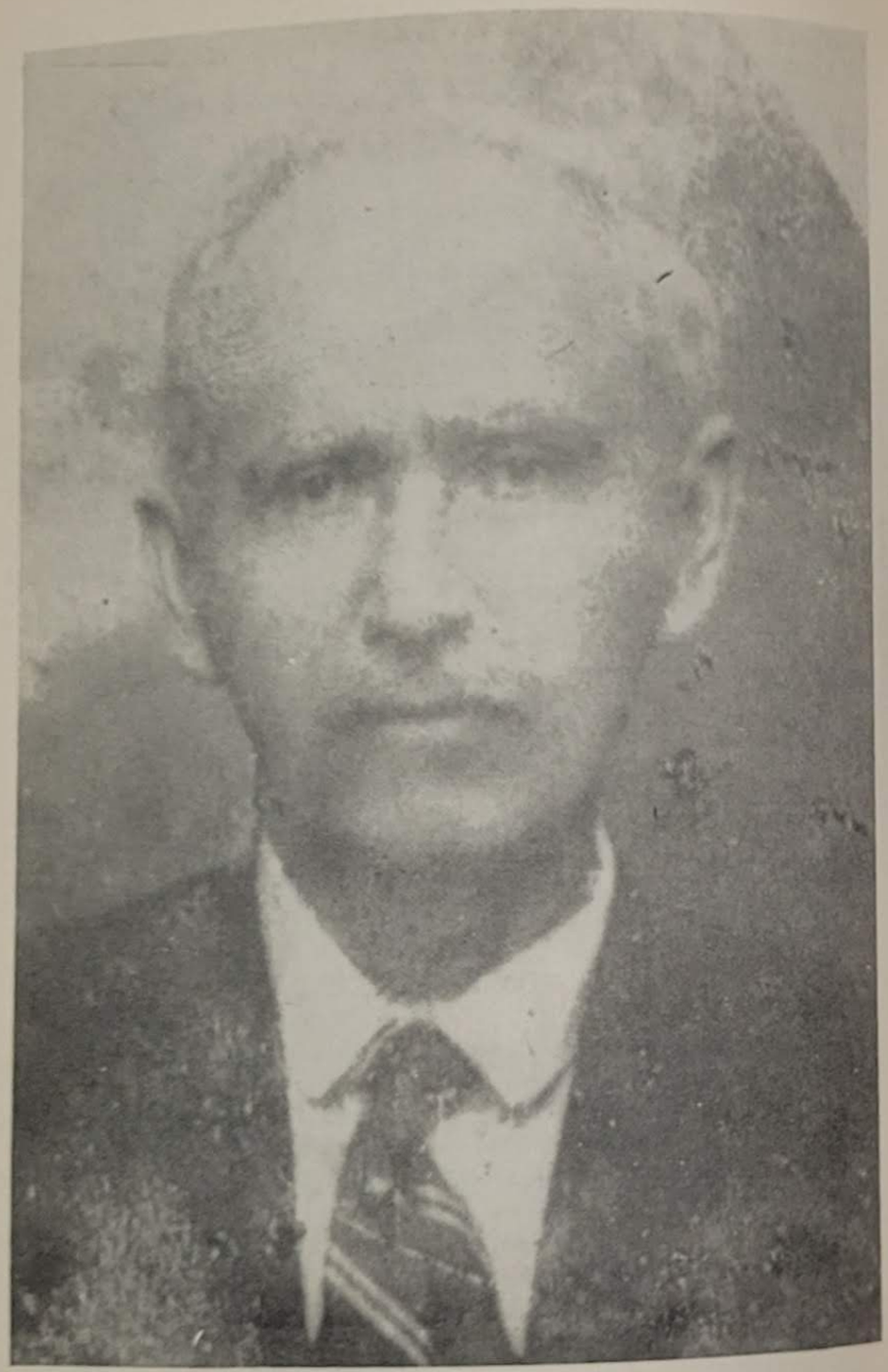
Depois, ingressou na firma J. Macedo S.A., de Fortaleza, onde exerceu as funções de correspondente bilíngue (inglês-português).

Por ocasião da Segunda Guerra Mundial ele trabalhou no "American Field", em Fortaleza.

Certo dia o Consulado Americano instituiu um concurso literário, cujo tema era "As relações Brasil-Estados Unidos".

Meu irmão se inscreveu e, por sorte, veio a tirar o primeiro lugar, fazendo jus a um prêmio em dinheiro.

A solenidade da entrega do prêmio programada para acontecer em meio a uma festa nos salões do IBEU não pôde realizar-se em virtude de, naquele dia, ter sido assassinado o Presidente dos Estados Unidos, Sr. John Kennedy.



JÚLIO CÍCERO MONTEIRO

JÚLIO CÍCERO MONTEIRO

Meu pai se chamava Júlio Cícero Monteiro.

Tinha um temperamento meio introvertido mas, no fundo, era dotado de excelente coração.

Vivia de casa para o emprego e do emprego para casa.

De espírito profundamente católico assistia, diariamente, à missa.

Era incapaz de falar mal de quem quer que fosse.

Comportamento exemplar. Não fumava. Não bebia. Não jogava.

Dedicava-se, com especial carinho, ao cultivo da língua portuguesa.

Sobre o assunto publicou uma série de artigos intitulados "Língua em Picadinhos", na "Revista Escolar", do professor Nogueira, que se editava em Fortaleza.

Estudava, igualmente, o linguajar de nossos matutos e estava preparando um livro intitulado "Idioma Rústico".

Juntamente com Francisco Menescal Carneiro e outros fundou o "Gabinete de Leituras Camocinenses". Tratava-se de uma biblioteca onde os intelectuais da terra se reuniam para ler coleções de obras célebres, trocar idéias ou, simplesmente, fazerem pequenas festas literárias onde eram daclamados inflamados discursos.

Essa Biblioteca foi, posteriormente, doada à Associação Comercial de Camocim.

Na política foi vereador e Presidente da Câmara Municipal. Redigiu o Código de Posturas Municipais que foi, em seguida, votado e aprovado pela Câmara.

Nasceu em Ipu, no ano de 1866.

Quase ia sendo enterrado vivo.

O caixão já estava no meio da sala, coberto de flores e rodeado de muitas pessoas. Nisso passa um curioso e foi examinar o menino e disse: "Essa criança está viva". Foi à farmácia e deu ao pimpolho algumas gotas de homeopatia e, minutos depois a criança começou a se mexer. O enterro foi imediatamente suspenso.

O pai do Sr. Júlio se chamava José Monteiro e era oficial da Guarda Nacional. Aos 45 anos de idade foi vítima de ataque cardíaco e deixou viúva e um filho desempregado.

Quando da inauguração da estação da Estrada de Ferro de Sobral, em Ipu, o Sr. Júlio foi quem fez o discurso de saudação à comitiva que ali compareceu, composta de vários engenheiros.

O discurso lhe valeu um emprego de amanuense na Estrada.

Mas foi transferido em seguida para a estação Central, em Camocim.

Aventurar-se com um avião dessa natureza era uma temeridade, pois o mesmo se ressentia de equipamentos de grande utilidade usados hoje em dia, como o rádio, etc., etc. Elém do mais, não tinha poder de grande raio de ação, o que o obrigava a pousar com muita freqüência para reabastecimento. Este reabastecimento era previamente combinado para que não viesse a faltar.

Não havia, também, apoio de terra, como nós conhecemos hoje em dia, isto é, aeroportos devidamente equipados com o que há de mais moderno.

Por esses e outros motivos a viagem demorou seis longos meses para ser completada.

No hidroavião vinham as seguintes pessoas: Walter Hinton , piloto veterano de aviação; Pinto Martins, idealizador e organizador do "raid" e que a bordo exercia as funções de co-piloto e navegador; J. Thomas Baltzel, cinegrafista da "Pathé"; John Wilchusen, mecânico e, finalmente, George T. Bye, correspondente do "The New York World", jornal, grande interessado em assuntos pan-americanos e que se propôs a custear as despesas do vôo, mandando, pela primeira vez, um repórter ao Brasil.

O roteiro da viagem antecipadamente organizada, compreendia as seguintes escalas: Bahamas, Nassau, San Domingo, Porto Rico, Guadalupe, Martinica, Trinidad, Guianas, Amazonas, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Paraíba, Recife, Mació, Bahia, Vitória e Rio de Janeiro.

Transcrevemos, a seguir, a descrição da viagem feita pela "Revista da Semana", do Rio de Janeiro.

Walter Hinton e Euclides Pinto Martins, há cerca de ano, resolveram unir, também, pelo ar, as três Américas, erguendo e assentando esse remígio vitorioso nas duas maiores e mais expressivas capitais do continente.

O nome de Walter Hinton já se achava ligado à façanha quase idêntica, quando alguns dos melhores aviadores dos Estados Unidos resolveram transpor, de aeroplano, o abismo cavado pelo Atlântico entre a América e a Europa. Hinton inclui-se entre os raros heróis que conseguiram levar a bom termo aquele arriscado empreendimento.

Quanto a Euclides Pinto Martins, cearense de nascimento, bastava o sangue brasileiro que lhe corre nas veias para fadá-lo às grandes conquistas do azul. "Ser brasileiro, já foi dito, é sentir no peito aquela mesma ânsia do infinito que alçou aos ares, em tentativas e conquistas imorredouras, os frágeis aparelhos de Bartolomeu de Gusmão e de Santos Dumont".

As combinações preliminares da grande viagem aérea realizaram-se longe de Nova York, cidade turbilhão que desconhece o silêncio. Era do isolamento de que então careciam os dois arrojados aeronautas, para que no segredo e na meditação pudesse cristalizar-se, com segurança, a idéia gerada, de súbito, no rápido lampejado de uma conversa despreocupada e risonha.

As viagens de ida e volta à grandiosa metrópole sucediam-se com progressiva insistência, acabado por insuflar contra ambos a bisbilhotice jornalística. Hinton e Martins, por esse tempo, andavam já em plena atividade. A montagem do hidroavião "Sampaio Correia" (S.C.I.) avizinhava-se da conclusão. O roteiro estava definitivamente traçado; os companheiros de viagem, finalmente escolhidos. Não conseguiu prodigioso "furo", portanto, a infatigável reportagem de Nova York, que tão pingues honorários ganha à causa da curiosidade alheia.

A propaganda que desde então se desenvolveu derredor do empreendimento compensou integralmente todas as inadvertências e todas as lacunas anteriores. Apresentando o heróico aviador brasileiro aos seus 200 ou 300 milhares de leitores, dizia pouco depois, em letras garrafais o "The New York World": "O eminente brasileiro, Dr. Pinto Martins será o companheiro de Walter Hinton". É com qualificativos paralelos que a imprensa novaiorquina trata, até agora, os valorosos conquistadores do espaço, "vencedores do maior espaço jamais vencido com asas numa viagem sobre o mar".

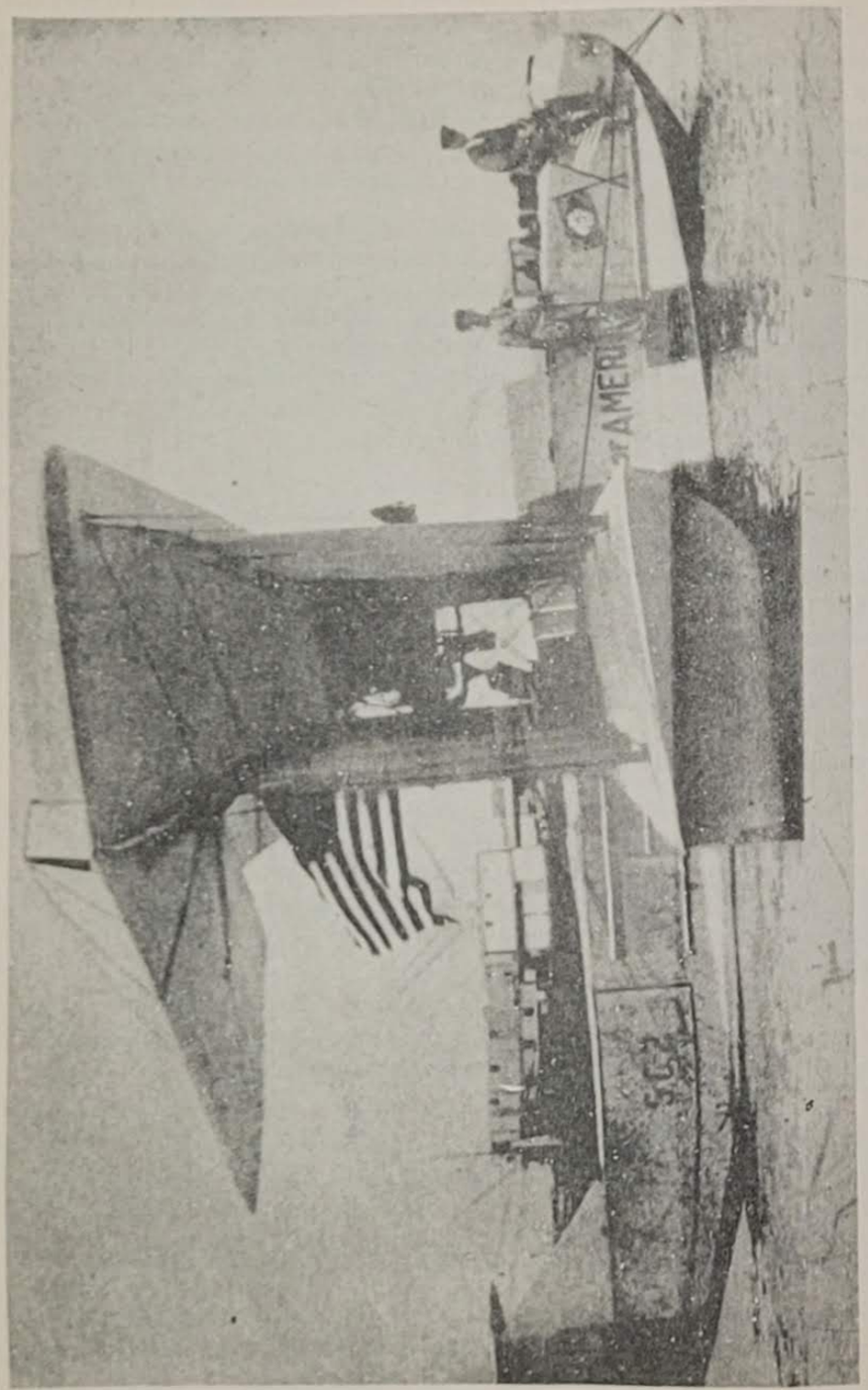
A partida de Nova York verificou-se no dia 17 de agosto, quase três horas da tarde.. No céu muito azul, inteiramente limpo de nuvens, o disco solar coruscava. A doca de North River, diante da Rua 86, parecia um formigueiro humano. Mais de um milhão de pessoas havia se aglomerado de encontro ao cais, com os olhos fixos no grandioso pássaro mecânico. O hidroavião "Sampaio Correia", pintado de novo, ostentava nos flancos as bandeiras consteladas das duas grandes repúblicas irmãs. Às 15 horas, contadas, uma por uma, nos relógios da cidade, o possante motor começou a roncar soturnamente. Com quatro ou cinco manobras hábeis, o aparelho movia-se, evoluía entre as embarcações apinhadas de gente, procurava a parte mais ampla e livre do rio.

Houve, então, o prodígio. Erguendo-se daquele milhão de almas em desatino, dez, talvez cem milhões de vivas atroaram os ares. Concentraram-se neles, durante largo tempo, todos os rumores da metrópole tumultuosa e fervilhante. Nova York, palpitou naquele brado enorme, partido daquelas bocas de todas as idades, de todos os feitios, de todas as condições. Dir-se-ia que era a boca da cidade que gritava. . .

O aparelho alçou-se de manso, primeiro rente com a água: depois, esboçou no espaço, em ascensão rápida, uma curva harmoniosa e triunfante, dirigindo-se para sudeste, para os lados do mar, onde a amplidão parece mais ampla...

Ao cair da tarde, os aviadores amarravam em Rockaway Beach, diante do oceano. Nuvens agoureiras amontoavam-se no horizonte, pressagiando tempestades e insucessos. Os barcos de pesca se recolhiam, vagarosamente, com as celas enfunadas pelo vento crespo. Em todo parecia que pairava uma ameaça. Era dali, em verdade, que iria começar a heróica viagem através de céus imaculados, céus inteiramente virgens de qualquer contato humano.

A sucessão das primeiras escalas resumiu-se em furiosa repetição de temporais. Desencadeando-se contra o avião mecânico os elementos de cólera, expressão dos protestos dos céus contra as ousadias da terra.



O hidro-avião "Sampaio Correia" 2º

Ao levantar vôo, na manhã seguinte, o avião americano destinava-se a Charleston. Hinton e Martins contavam chegar àquele porto com breves horas de viagem. Mas as primeiras tempestades se abateram sobre eles, quebrando-lhes o remígio audacioso, forçando-os a pousarem repetidamente em pequenos portos anônimos. Só dois dias mais tarde conseguiram alcançar o ambicionado objetivo, ponto terminal da primeira escala.

Não estava, com esses contratempos, aplacada a fúria dos elementos; antes, pelo contrário, o fervor dos temporais parecia recrudescer a cada passo. Demonstrou-o logo a seguir a segunda escala, que só deveria suspender o vôo dos heróis americanos no gracioso porto de Nassau, nas Bahamas. O vendaval e a chuvarada obrigaram-nos a descer em Palm Beach, um pouco a oeste daquela praia essencialmente elegante.

Estava decidido que teriam mau tempo pela proa. Chegando a Nassau no dia imediato, ergueram-se dali às 11 horas da manhã rumo ao Haiti.

O problema desta terceira escala quedou sem solução. Levados nos braços do temporal, os aviadores arribaram no porto de Tanamo, que se encontra na costa de Cuba. Até gasolina lhes faltava, naquele instante angustioso, prenúncio de horas mais amargas, ainda...

Esperaram durante longo espaço que o furacão amainasse. Não costumam ser duradouros os temporais do verão; em pouco tempo estava acabado aquele. Hinton e Martins galgaram de novo as alturas, no anseio de cobrirem a distância prefixada. Voaram duas horas cortando o céu desde o anoitecer; mas o vendaval sobreveio mais forte, em rajadas, em lufadas sibilantes. Às 20 horas, não podendo resistir ao vento, o piloto resolveu amarar (pousar no mar), fosse onde fosse. Desceu vertiginosamente, enganado pelas sombras da noite e pela desordem dos aparelhos, crente de que se achava a grande altura. (Não seria este local o tal Triângulo das Bermudas?). Foi assim que o "Sampaio Correia" se projetou de encontro às ondas, a leste do cabo Maici, costa de Cuba. Os heróis da grande travessia aérea achavam-se à mercê do mar e da noite, na mais hedionda das solidões...

Aos saltos e boléos sobre o mar, batidos pela tempestade, não poderiam nutrir esperanças; estavam entre a morte e um milagre apenas imaginável.

Derredor deles, na treva apavorante da noite, sentiam baques de corpos nas ondas, repetidos, violentos, anunciando vizinhança de peixes mosntruosos e vorazes. Um rugido surdo parecia exprimir a cólera do oceano, às vezes ameaçadora e crescente outras vezes indistinta e como que inteiramente aplacada, perto ou longe que se olhasse, tudo era sombra densa, amedrontadora, pressaga...

Morte ou milagre! Este pensamento fixou-se-lhes no cérebro profundamente, sem permissão de dúvidas. Contudo, o que antes era idéia apenas imaginável passou a ter colorido, expressão, contornos e a lembrança da morte esfumou-se, aos poucos, feita para outros, não para eles.

Dentro do avião caído, que se desfazia, roncando, tatearam por todos os cantos, com mãos ligeiramente febris. Encontrando as pistolas, apontaram-nas, uma a uma, para a sombra; dispararam tiros contados, metodicamente repetidos, poupando a munição. Quando a quando, suspendiam o tiroteio à espera de resposta. Só o mar lhes respondia, entretanto; era em toda a parte, a dois metros, a dois quilômetros, o mesmo rugido surdo, às vezes ameaçador, outras vezes indistinto e quase extinto.

AMÉRICA

Continente de luz, torrão predestinado,
(Os últimos quis Deus que fôssemos os primeiros)
Que, com possantes mãos yankees, brasileiros
Guiam para o porvir sob um pálio estrelado,

Parabéns pelo emblema em pleno céu traçado!
É novo tudo aqui; são novos os roteiros;
Novíssimas as leis; novos aventureiros
Levantam-se do chão para o espaço azulado!

Quando Deus te estendeu, por exceção dos mundos
De um pólo a outro pólo, entre os mares mais fundos,
Com a espinha dorsal Ele formou-te os andes;

E pra que o homem subisse além das cordilheiras,
Vencesse o rio-mar, domasse as cachoeiras,
No seu dorso Ele pôs duas asas bem grandes!

Dario Galvão

Pinto Martins meditava. Hinton e o jornalista consertavam hipóteses. Baltzell trauteava baixinho um "rag-time". De súbito o aviador brasileiro encolheu-se, procurando qualquer coisa. Que era? Que tinha ele? Que havia de novo? Era apenas a lanterna elétrica, de vigorosa projeção; estava no fundo do aparelho, por milagre poupada pela invasão da água. Talvez surtisse algum efeito aquele improvisado holofote.

Trepando no rebordo dianteiro, Pinto Martins logo levou à prática e idéia laconicamente esboçada. Volveu a lanterna para todos os lados, uma vez, dez vezes, muitas vezes; não era tão densa a névoa que pudesse extinguir-lhe o clarão, que lograsse vedar-lhe a passagem através das suas camadas imponderáveis, mas compactas.

Enquanto raciocinava, os companheiros quedavam-se, suspensos. Prendiam-se-lhes todas as esperanças naquela tentativa desesperada. A lanterna foi a salvação. Pairando perto, o cruzador americano "Denver" apitou. A bordo haviam percebido os sinais luminosos, derradeira expressão de cinco ansiedades quase transformadas em desalento. Momentos após, dois escaleres bordejavam o grande avião despedaçado, aos saltos e boléos sobre o mar revolto. Havia passado meia hora, desde o violento baque nas ondas.

Na manhã seguinte, concluiu-se o reboque do avião, feito às pressas durante a noite. Agitavam-se-lhe em torno os tubarões. Retorcendo os corpos luzidios, quase negros, saltavam na água, em ascensões e remergulhos céleres, espécie de dança macabra, cheia de ferocidade. A maruja fisgava-os de rijo no entusiasmo do improvisado esporte; seis deles ficaram nas lanças mortalmente espetados, descerrando à luz os formidáveis serrotes da dentuça.

A belonave americana rumou pouco depois ao seu destino. Em viagem, constatou-se que o avião submergia aos poucos, irremediavelmente perdido. Os aviadores estacaram na popa, de olhos fixos naquele ideal de alumínio e tela, que desaparecia no mar azul, levemente franjado de espumas. Estava tudo liquidado, talvez; todos os projetos, todos os trabalhos, todas as despesas mergulhavam nas ondas levados pelo "catrapuz" violento de um trambolhão. Apenas o jornalista nutria uma vaga esperança; telegrafara ao "The New York World", o seu jornal havia de responder. Não tardou a resposta, com efeito. Era lacônica e formal. Que seguissem para Pensacola, no Estado da Flórida, que lá encontrariam pronto para tudo, outro avião igual; que fossem felizes na tentativa...

Duas semanas após, na manhã de quinta-feira, comemorativa da Independência do Brasil, o novo "Sampaio Correia", acrescido da indicação "II", como um imperador dos ares, alçava o primeiro vôo dos que haviam de ligar, pelo caminho dos céus, as três porções geográficas do continente americano.

As três primeiras escalas repetiram-se facilmente, livres de acidentes e temporais. Voava-se em céu azul, sob o doirado beijo do sol. O avião pousou primeiro em Nippy Bay; depois no pequeno porto de Tanamo, em Cuba. Houve festas singelas, palpitantes de sinceridade. As populações acorriam às praias, com os olhos transbordantes de alegria, sentindo, sem saber, o valor daquela conquista sobre a natureza. Quando a quando um dos cinco heróis era suspenso em braços, triunfalmente transportados pela multidão. Não decorreu tão risonha e fácil, entretanto a escala de Haiti. A chegada foi magnífica, aureolada de homenagens e honrarias; a permanência foi agradável, em franca e boa camaradagem; mas a partida, esta enredilhou-se em dezenas de circunstâncias, em centenas de obstáculos, em milhares de dificuldades. A cada tentativa de vôo, fosse pela manhã, fosse à tarde, o indescritível calor do Haiti ameaçava os motores de explosão inevitável. Hinton e Martins experimentaram remédios vários; entre estes, aplicaram ao vigoroso pássaro mecânico um vasto e poderoso radiador auxiliar, colocado no meio das hélices. Deram resultados negativos as aplicações do remédio, porque o "Sampaio Correia", forçado pelo excessivo peso, não poderia voar a grande altura, pairando acima das cordilheiras, cortando senhorialmente o tênue e extenso véu das nuvens.

AO AVIADOR PINTO MARTINS

A tua glória inteira é toda tua
e do nosso Brasil, de tua filha,
Esforço teu e arrojo e maravilha,
Vibram na luz em que teu ser flutua!

Ao céu, ao sol, à noite, à luz da lua,
Pelos ares vogando, a imensa trilha,
Enches do pátrio amor, de quanto brilha,
Dessa tua alma no vigor que estua!

A glória do Brasil te leva e arrasta
Na insana esteira gloriosa e vasta,
Entre as terras e o céu, junto às estrelas!

O pendão do Brasil, o Americano
Todo um íris de paz super-humano,
Em que te vês e a filha em que te espelhas!

Pará. 5.12.1922 – Augusto Maria

Só trinta dias mais tarde, depois de torrenciais e prolongadas chuvas, conseguiu-se romper a cadeia daquela condenação.

O grande aparelho aéreo alçou-se de novo, ansioso de luz e de espaço, buscando a paragem de S. Domingos. Decorreu agradável e risonha a hospitalidade dominicana, noite inteira de alegre convívio; mas, na manhã seguinte, devia apresentar-se ali aos vencedores da distância a mais arriscada e temível prova da gloriosa viagem aérea.

Era preciso transpor, pelos ares, de porto a porto, 67 milhas sobre a terra, entre S. Domingos e Porto Rico. Aquela extensão ondulada, verdejante, cortada de córregos esguios e argênteos, não lhes dava pouso aceitável em caso de perigo. Afigurava-se-lhes que a paisagem sorria lá de baixo, sorria cruel e friamente, em tácita ameaça...

A travessia efetuou-se em ótimas condições. Marcou a maior vitória...

À chegada dos heróis a Porto Rico, eles viveram na idolatria do povo. Pinto Martins, sob os auspícios da Universidade, foi oficialmente convidado para realizar uma conferência.

Sucederam-se livre de incidentes, as escalas de Guadalupe e da Martinica. A nau do azul parecia entrada na zona das calmarias; era sob céus mansos, uniformemente tranqüilos, que então se navegava entre as erradias nuvens da manhã e da tarde, véus de gaza que o sol costuma envolver-se.

À partida do ancoradouro seguinte, Port of Spain, em Trinidad, os elementos em calma desmentiram-se transbordando no maior e mais rijo temporal de toda a viagem. Debaixo de chuvarada torrencial entre o luciolar estonteante dos relâmpagos, os aviadores perderam o rumo, projetados à doida pela distância adentro, disposto a vencer ou morrer. Quando a tempestade amainou, consultaram os aparelhos de precisão, estavam a 150 quilômetros do caminho traçado, bairando quase nas fronteiras da Venezuela, com as hélices rachadas pelo aguaceiro.

Novos 30 dias decorreram até que eles reparando o grande avião danificado pudessem atingir as escalas prefixadas: Georgetown, Paramaribo e Cayenne capitais das Guianas. O território brasileiro estava a dois passos, apenas à distância de um vôo. Depois de duas amaragens forçadas, dormindo uma noite no rio Canani, que corta as Guianas Brasileiras, Hinton e Martins atingiram, afinal, a "terra de ouro e de esmeralda" no pequeno ancoradouro dos pescadores da Ilha de Maracá.

(Trechos da entrevista concedida por Pinto Martins ao Jornal "O Estado", de Belém do Pará).

"Ao levantarmos vôo de Cayena tivemos forte temporal pela proa. Rompemos o tempo com muita dificuldade, mas tivemos de procurar abrigo. Tomei a direção do aparelho e, depois de reconhecer o rio Cunany, aí descemos às 3,30 horas. O tempo lá fora era impetuoso e ameaçador. Não nos foi possível prosseguir. Passamos a noite matando mosquito e com bastante fome, pois não contávamos interromper a rota. Ontem tivemos chuva grossa até 1 hora da tarde, quando concordamos levantar vôo rumo à ilha de Maracá, onde uma barca nos devia esperar para nos entregar 250 galões de gasolina. Aí chegamos debaixo de forte temporal, às 4 horas da tarde. A barca não aparecia ainda e tivemos de descer para esperá-la. Fundeamos então o hidroavião. Momentos depois assistimos a um espetáculo admirável e que ainda não conhecíamos. Admirável pela originalidade, porém perigoso: fomos apanhados por uma "pororoca", segundo nos disseram os tripulantes de um barco que estava próximo. Com a força da "pororoca" partiu-se o cabo do ancorete e este se perdeu. A custo consegui que os caboclos do barco consentissem ficássemos amarrados pela popa até o amanhecer. Às 6 horas jantávamos uma gorda gurijuba salgada com pirão de farinha dágua. Os meus companheiros apreciaram muito a simplicidade do nosso caboclo. Comemos bem a fartar e depois saboreamos um delicioso café em lata de leite condensado. À noite tivemos pequeno repouso, pois o tempo não permitia o menor descuido. Era preciso estar alerta. Finalmente hoje, sob um tempo nebuloso, resolvemos prosseguir viagem e levantamos rumo a Belém. Tivemos de subir a 1.000 pés de altura para evitar o mau tempo. Eu estava fatigadíssimo e, ao meio dia, fui dormir um pouco. Seriam 2,35 horas quando o Hinton, que vinha guiando o aparelho, me chamou e disse que estávamos sobre Pinheiro. Acordei meio atordoado pela fadiga e reconheci, com indizível satisfação, que estávamos era chegando a Belém. Tomei a direção do aparelho. Contornei a cidade, passei sobre a torre da igreja de Nazaré e subi a 6.000 pés fazendo as evoluções que vocês deviam ter observado. Baixei na terceira volta e vi o povo movimentar-se. Senti uma comoção extraordinária. Procurei então descer e o consegui com facilidade, sem que nada nos embaraçasse. Nunca me senti tão orgulhoso de ser brasileiro como no momento em que desci em águas brasileiras. O Sr. Pacheco avisou-me das festas, mas não me disse do entusiasmo do povo, dessa verdadeira apoteose que nos acabam de fazer. Eu sou grato e estou às ordens deste povo que jamais desmereceu de seu passado glorioso".

Chegada a Belém e S. Luis cantada em versos pelo poeta popular paraense, Sr. Ernesto Vera.

No dia 2 de dezembro
do ano que está a findar,
Nossa Belém foi teatro
de espetáculo sem par,
vendo o "Sampaio Correia"
em nossas águas pousar

Às três e quinze da tarde
desse dia venturoso,
um ponto negro no espaço
apareceu duvidoso:
era o "Sampaio Correia"
que se achegava garboso.

Essa viagem gloriosa
e um bocado de aventuras
cheia de mil peripécias
na imensidão das alturas
onde os bravos argonautas
passaram por mil torturas.

Isso se deu na borrasca
que apanhou o avião
quando daqui ele ia
rompendo o espaço malsão
para ancorar em Bragança
de onde ia ao Maranhão.

Após a chegada em festas
os cinco nautas do ar
foram alvos de homenagens
que não se pode contar
tal era o entusiasmo
do povo a os aclamar

Foi-lhes então dada a chave
da cidade – qual laurel
e o povo entusiasmado
como um lendário corcel
Pinto Martins de Charola
levou para o Grande Hotel.

A dois mil metros de altura
voava o hidroavião
que evoluiu sobre a cidade
num gesto de saudação
e depois amarizava
do povo entre aclamação.

Belém, o Pará inteiro
correu todo para o cais
pra saudar o brasileiro
Pinto Martins, bravo ás
que vinha todo altaneiro
guiando o avião, sagaz.

Às 7 horas e quinze
minutos dessa manhã
lá se pôs em movimento
a aeronave louçã
singrando veloz as águas
do Guajará em afã

De fato logo em Salinas
caiu negro temporal
que apanhou o aparelho
e quase mata afinal
os cinco bravos viajores
dessa viagem ideal

Acossados pelo tempo
tiveram de amarizar
na praia Caripirá
depois de muito lutar
com as intempéries do tempo
que os queria trucidar

Caripirá fica perto
da cidade de Bragança
onde estavam preparadas
muita festa e muita dança
em honra dos cinco ases
couraçados de esperança

Logo à noite desse dia
fizeram uma passeata
em honra dos argonautas
foi uma cena pacata
em que toda esta cidade
num momento se arrebata

Balõezinhos multicores
enfeitavam esse fato
e o povo se comprimia
com flores em desbarato
consagrando os viajores
autores do grande ato.

Em honra dos argonautas
houve baile na "Assembléia"
no "Palace" e mais na "Tuna"
constituindo uma epopéia
de glórias e de alegrias
para os autores da idéia.

No dia 7 afinal
os homens da aviação
resolveram decolar
do povo ante a aclamação
rumando para Bragança
e daí ao Maranhão.

Os dois acumuladores
do aventureiro avião
estavam danificados
por efeito do tufão
que os apanhara em Salinas
quando iam ao Maranhão.

Sendo assim Pinto Martins
que muito talento tem
pensou no caso e por fim
resolveu vir a Belém
consertar as duas peças
que trouxe praqui num trem.

Foi assim que eles chegaram
ao porto do Maranhão
onde todos foram alvos
de verdadeira ovação
por parte de cem mil almas
de toda a população.

Dizer do entusiasmo
do povo ali é impossível
Assemelhava um delírio
verdadeiro, indescritível,
uma apoteose fremente
uma alegria impossível.

A CHEGADA A CAMOCIM

A chegada a Camocim verificou-se no dia 19-12-1922, ao meio-dia. A população camocinense assistiu o pouso do "Sampaio Correia", naquele momento, pilotado pelo próprio Pinto Martins, que fez questão, ele próprio, de comandar o aparelho ao descer na terra onde 30 anos antes, havia saído como criança ainda.

Vejamos como descreveu esse acontecimento o jornal da terra "O Rubi", na condensação que apresentamos:

"No dia anterior, ao ter certeza da chegada do avião, a comissão dos festejos movimentou-se, ativando o acabamento da ornamentação das ruas e construindo a linda e festiva avenida de palmas de coqueiros, que tanto agradou ao espírito observador do jornalista F. Bye, merecendo deste uma menção especial que foi transmitida na sua correspondência telegráfica ao "The New York World".

O comércio fechou as suas portas. Logo que a partida do "Sampaio Correia" foi anunciada em S. Luis, cerca de 500 pessoas de Granja requisitaram um trem especial à Estrada de Ferro, sendo por esta prontamente atendidas. Às 11 horas desembarcaram em nossa cidade inúmeras famílias dali, gente do povo e uma banda de música.

Canoas embandeiradas flutuavam sobre o rio. Os edifícios públicos, inclusive Banco do Brasil, hastearam o pavilhão nacional. Não há exagero em dizermos que dois terços dos habitantes da cidade achavam-se nas ruas. O tempo estava lindo e o céu era azul.

Precisamente às 12,25 horas, os olhos, aos milhares, se voltaram para o Oeste e uma aclamação uníssona sacudiu a grande massa popular. Apontava o grande pássaro mecânico que, no primeiro momento, era visto como uma pequena ave. Crescendo, rapidamente, até defrontar a cidade, quando descreveu as grandes espirais de descida, empolgando a cidade inteira.

Não temos palavras para dizer o que foi a emoção da enorme multidão. Desde as primeiras horas da manhã se amontoavam na praia, a começar da frente da Praça 7 de Setembro, onde se esperava, se desse a aterrissagem do vitorioso hidroavião, até às imediações da Estação da Estrada de Ferro.

Após uma rápida descida pousou sobre as águas, vindo ancorar a pouca distância da grande massa popular que, curiosa, quase invadiu as águas para vê-lo de perto.

Logo que o "Sampaio Correia" ancorou, dirigiram-se em canoa ao seu encontro os membros da comissão de festejos: Srs. Horácio Pessoa, Antônio Fernandes Barros, Tobias Navarro e José Coelho, acompanhados dos Drs. Faustino de Albuquerque (que naquela época era Juiz de Direito da Comarca de Camocim e que, posteriormente, foi Governador do Estado) e Atualpa Barbosa Lima (médico, operador e jornalista).

Trazidos para terra foram na praia saudados pelo jornalista Raul Rocha, orador da comissão dos festejos. Os astronautas ficaram hospedados no palacete do Sr. Tobias Navarro. Às 14 horas foi servido o almoço oficial, no qual tomaram parte os Srs. Drs. Faustino de Albuquerque, Francisco Lemos Duarte e Atualpa Barbosa Lima, Cel. João B. Gizzi (industrial, proprietário de uma fábrica de sabão) e os Srs. E. Ramos Fontenele (Chefe da firma Albuquerque & Cia.), Francisco Nelson P. Chaves (farmacêutico, proprietário de uma farmácia na Praça do Quadro), José Carlos, Raul Rocha, sendo os lugares de honra ocupados pelos aviadores.

Entre as pessoas que visitaram Pinto Martins contava-se o nosso ilustrado vigário, Pe. José Augusto da Silva que, manifestando desejo de visitar o "Sampaio Correia", foi, pelo nosso patrício, gentilmente facilitado à visita, que foi acompanhada pelo Sr. Antônio F. Barros. O "Sampaio Correia" recebeu, então, suprimento de 250 galões de gasolina.

Nessa mesma tarde foi colocada, solenemente, em frente da casa onde nasceu Pinto Martins, uma placa de bronze alusiva ao fato, sob aplausos da multidão, espoucar de foguetes e acordes da banda de música "Lira Camocinense".

Às oito horas da noite desse mesmo dia, houve uma sessão cívica nos vastos salões do "Sport Club", sob a presidência do Dr. Faustino de Albuquerque, que convidou para secretariá-lo o Dr. Gentil Barreira. O Dr. Faustino abrindo a sessão, concedeu a palavra ao Sr. José Cândido Araújo, o qual produziu um belo, entusiático e aplaudido discurso alusivo ao ato, oferecendo, então, aos destemidos ases Euclides Pinto Martins e Walter Hinton, um custoso e significativo presente que lhes foi entregue pela graciosa senhorinha Rossi Aguiar. O nosso prezado conterrâneo Pinto Martins, em frases expressivas e cheias de emoção, agradeceu as homenagens que lhes foram prestadas demonstrando seu eterno reconhecimento ao povo de Camocim.

Veremos, a seguir, trechos da saudação feita a Pinto Martins e seus companheiros, pelo jornalista Júlio Cícero Monteiro:

"Num vôo condoreiro, mas arriscado e cheio de peripécias e imprevistos vários, eles, modernos aeronautas das novas gerações, vieram marcando, com a esteira luminosa de seu glorioso avião, um traço fraternal de amizade a mais cordial, e de uma solidariedade a mais sincera, entre as duas grandes nações americanas irmãs, não só pelas afinidades políticas que as unem como as mais democráticas do mundo, como pela supremacia que, respectivamente, ambas exercem quase nos dois extremos e afastados pontos cardeais do continente.

Que nunca os dois gloriosos pavilhões estrelados se defrontem como inimigos, – mas que, irmanados, fortes e coesos se enlacem num amplexo fraternal, para a defesa mútua, comum, dos dois grandes ideais: a paz entre todos os povos americanos e a democratização de todas as nações que, livres e independentes, têm a fortuna de pertencer a este rico e grande continente!

Ide, conquistadores do ar, modernos aeronautas, – mensageiros da civilização e do progresso, prosseguir vossa feliz e abençoada rota sobre esses mares "nunca dantes navegados", por sobre esses vastos lençóis líquidos de esmeraldas e levai ao grande e progressista povo americano, lá no extremo norte deste continente, a mensagem de que, aquém do Atlântico, existe um povo irmão e amigo que, nas vossas pessoas, que tão dignamente representam o vosso país, o saúda com o mais ardente entusiasmo, desejando, ao mesmo tempo, que entre as duas nações amigas reine sempre a mais sincera amizade e a mais franca cordialidade".

Encerrada a sessão cívica, deu-se início ao grande sarau dançante, ao qual compareceu o mundo chique desta cidade, calculando-se em cerca de 300 pessoas. Era grande a satisfação que se via estampada no rosto de todos os presentes, inclusive de nossos ilustres hóspedes. As danças correram debaixo da maior cordialidade.

Na manhã seguinte, às 8,50 horas, depois de darem um aceno de despedida e de terem feito várias e estudadas evoluções sobre a baía, levantaram vôo rumo a Aracati.

Quinze minutos após, desaparecia no horizonte o pássaro mecânico, deixando-nos um vácuo enorme produzido por uma espécie de saudade que ainda hoje, sobremaneira, nos domina.

Saindo de Camocim, Pinto Martins e seus companheiros sobrevoaram Fortaleza, deixando, então, cair mensagens de saudação da colônia cearense em S. Luis, a qual se revestiu de especial importância, por ter sido a primeira lançada dos ares sobre a cidade, que contava, na época, com uma população de 100.000 habitantes.

Fortaleza, Aracati, Recife, Salvador, Maceió, Vitória e Rio de Janeiro – essas foram as escalas da glória e para discorrer sobre glórias só temos entre as mãos a lira simbólica dos poetas, onde vibram todas as sonoridades da frase e de onde fluem todas as harmonias da imaginação.

SAUDAÇÃO

O nosso Camocim prepara-se garboso,
para vos receber, festivo e delirante,
cavatinando o mar seu hino triunfante,
saúda-vos também – alegre e majestoso!

No firmamento o sol mostrou-se mais radioso,
A terra se tornou jardim mais odorante;
E a luz unida à flor, num halo deslumbrante;
Vos vem glorificar com o povo jubiloso!

Dos lábios virginais harpejos de harmonia
Saem rouxinoleando em doce orquestração,
Vibrando-a marselheza que n'alma psalmodia.

Na augusta catedral de nosso coração
Bimbalha festival o sino da alegria
Como se musicasse a nossa saudação.

Raul Rocha

A narrativa que se segue foi feita pelo jornalista americano T. Bye, em carta dirigida ao Sr. Francisco Firmino de Araújo, elemento este que obteve dos Correios e Telégrafos a edição de um selo postal comemorativo do vôo e que conseguiu da Prefeitura de Fortaleza que desse o nome de Pinto Martins ao aeroporto da cidade.

"Nós nos sentimos muito felizes ao visitar com o Pinto Martins uma família em Recife, onde oito cavalos brancos foram desatrelados de uma carruagem na qual nós íamos fazer um desfile através da cidade, porque a mesma foi puxada pelo povo.

Uma peça que nos faltasse precisava ser mandada de Nova York ou do Rio, num navio vagaroso. Em Trinidad, esperamos 35 dias por uma hélice nova; e, mais um mês ficamos presos na Paraíba, aguardando um distribuidor do motor "Liberty", pedido ao Rio. O Governo brasileiro, gentilmente, nos remeteu um motor inteiro, para que dele retirássemos o distribuidor. Mas, enquanto esperávamos, nós nos divertimos muito. Pinto Martins era o nosso navegador. Camarada simpático e engraçado, era, também, o nosso orador, pois, falando com igual fluência o português, o francês e o inglês, encarregava-se de responder aos brindes nos banquetes que nos eram oferecidos ao longo do caminho.

O "raid" fazia parte das comemorações do primeiro centenário da Independência do Brasil. E a grande exposição do Rio deveria ser inaugurada por dignatários vindos de todas as partes do mundo, entre os quais o Secretário de Estado dos Estados Unidos, Charles Evan Huges.

Fizemos o vôo a bordo do "Sampaio Correia II", tendo perdido o primeiro avião num desastre noturno, quando, ao iniciarmos a etapa Cuba-Haiti, fomos apanhados por um furacão. No último minuto socorreu-nos a canhoneira "Denver", da Marinha americana. A verdade é que nos atrasáramos durante os preparativos do avião nós estaleiros de Filadélfia. Nossa idéia era partir de Nova York a tempo de evitar a estação dos tufões nas Antilhas e encontrar, no Rio, o navio de guerra a cujo a bordo estava o Secretário americano. Não conseguimos, porém, realizar o plano, pois nova tempestade arrastou o "Sampaio Correia" às costas da Venezuela e outros pequenos acidentes atrasaram, por vários meses, nossa chegada ao Rio.

Chegamos ao Rio no dia 8 de fevereiro de 1923, onde uma tremenda festa nos aguardava".

No cais do porto os aviadores foram recebidos pelo Prefeito do então Distrito Federal, pelo Senador Sampaio Correia, Presidente do Aeroclube do Brasil, pelo Presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro, pelo nosso grande inventor Alberto Santos Dumont e grande massa popular.

Aviões da Marinha fizeram evoluções em homenagem aos recém-chegados e, posteriormente, Pinto Martins foi recebido pelo Sr. Presidente da República, Dr. Artur Bernardes.

Os aviadores da Escola Naval ofereceram um almoço a Pinto Martins e este foi convidado para fazer uma conferência no Teatro S. Pedro.

Tempos depois o nosso herói recusou a nomeação para o comando da aviação policial do Estado de Nova York. Organizou uma sociedade petrolífera, adquiriu os direitos e os estudos do geólogo Bach. Na manhã do dia 12-4-1924 (pouco mais de um ano de sua chegada triunfal ao Rio), Pinto Martins apareceu morto em seu apartamento. À noite estivera num espetáculo, mostrou-se feliz e despreocupado. Naquele mesmo dia, pelas 17 horas, recebera um cabograma de Londres com notícias animadoras sobre o seu petróleo sonhado. Mas, notou-se um detalhe curioso. No quarto de Pinto Martins, morto, havia desaparecido o maço de documentos com os estudos sobre o petróleo.

IMPRENSA OFICIAL DO CEARÁ – IOCE

Ce
M
Bib.2